

KLM staat voor moeilijke onderhandelingen



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°770, 24 augustus 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

> **KLM staat voor zware onderhandelingen (KLM fait face à des négociations difficiles)**

(bron Algemeen Dagblad vertaald met DeepL) 21 augustus - **Nooit eerder stonden de onderhandelingen tussen de KLM en de vakbonden zo onder druk als nu.** Het voortbestaan van de luchtvaartmaatschappij is afhankelijk van drastische bezuinigingen en een groot verlies aan arbeidsplaatsen. Ook dan is het nog lang niet zeker dat de KLM de crisis in de kroon zal overleven (...).

Onder dit donkere wolkendek beginnen morgen de onderhandelingen tussen de KLM en de vakbonden over de redding van de luchtvaartmaatschappij. In de afgelopen weken hebben beide partijen al hun waarschuwingssignalen uitgezonden, waaronder juridische stappen over de wijze van ontslag, boosheid over de voorwaarden van de overheidssteun en ruzies over een overeengekomen loonsverhoging - die KLM eenzijdig heeft opgeschort.

De discussies over afspraken bij de KLM zijn de afgelopen jaren tumultueus geweest, dit keer is het alles of niets. Vóór 1 oktober moet een uitgebreid consolidatie- en bezuinigingsplan worden opgesteld. Anders voldoet KLM niet aan de voorwaarden van het kabinet, dat in juni € 1 miljard heeft geleend en zich garant heeft gesteld voor nog eens € 2,4 miljard aan commerciële leningen.

Over één punt zijn het bedrijf en de vakbonden het volledig eens. Het voortbestaan van het bedrijf en van alle banen staat op het spel. Uit een economische studie van SEO, verbonden aan de Universiteit van Amsterdam, blijkt dat dit geen holle retoriek is. Het beschrijft hoe - en of - de Nederlandse luchtvaart zich zal herstellen van de kronacrisis.

De huidige situatie, waarin de reisbeperkingen worden opgeheven en vervolgens opnieuw worden opgelegd, lijkt de luchtvaart op weg te zetten naar herstel in de eerste helft van 2022. Daarna zal Schiphol volgens SEO ook groeien naar de 500.000 vluchten die tot voor kort de norm waren. Voorwaarde voor een dergelijk herstel is dat er eind volgend jaar een vaccin tegen Covid-19 is gevonden.

Dit alles zal anders zijn met een andere Covid-19-uitbraak. Economen vrezen dan dat KLM haar netwerk met minstens de helft zal moeten inkrimpen. Schiphol zou dus "enkele" intercontinentale bestemmingen bedienen. En bij nieuwe hartinfarcten en mutaties van het virus zal het doek telkens op de KLM vallen, waardoor Schiphol in 2019 met niet meer dan een zesde van de 72 miljoen passagiers wordt verlaten. Alle

acht KLM-bonden erkennen dat drastische maatregelen

onvermijdelijk zijn. De meerderheid verzet zich echter tegen wat zij zien als een "dictatuur van de regering". Om te voldoen aan het reddingsplan is KLM door het kabinet verplicht de kosten met ten minste 15% te verlagen, wat inhoudt dat alle lonen boven de modale waarde (36 500 euro bruto) worden verlaagd.

De KLM houdt zich strikt aan deze voorwaarden, ondanks een motie van de Tweede Kamer om de limiet vast te stellen op 1,5 maal de modale waarde ('55 000). We zijn hiervan op de hoogte gebracht door de overheid", zegt een woordvoerder van de luchtvaartmaatschappij. Maar dit verandert niets aan de voorwaarden die het kabinet stelt, zegt ze. We zullen ze respecteren totdat de overheid ze aanpast of een andere invulling geeft.

Dit wordt bevestigd door het ministerie van Financiën. "Het is erg belangrijk voor het bedrijf om de kosten te verlagen," zegt een woordvoerder. "Helaas is het onvermijdelijk dat dit een bijdrage van het personeel vereist. Er zijn afspraken gemaakt tussen het ministerie en het bedrijf, dus de zaken zijn opgehelderd. Het is aan de KLM om samen met de vakbonden en de ondernemingsraad de handen en voeten in de schoot te leggen. Wij gaan dan na of de overeengekomen voorwaarden zijn nageleefd".

Mijn opmerking: de KLM gaat een delicate onderhandelingsfase in. Deze fase moet voor 1 oktober zijn afgerond, anders kan het Nederlandse bedrijf niet profiteren van overheidssteun.

De Nederlandse regering heeft haar steun afhankelijk gesteld van de invoering van specifieke loonverlagingsmaatregelen, waarbij de lonen boven de € 36.500 per jaar met 15-20% worden verlaagd. Dit is een vorm van dictaat die door de vakbonden wordt weerlegd.

Air France hoefde deze procedure niet te volgen: de beloning van het cabinepersoneel van Air France omvat een variabel deel dat wordt berekend naar rato van het aantal daadwerkelijk gevlogen vliegers. Zo hebben de piloten en het cabinepersoneel van Air France hun beloning sinds het begin van de gezondheids crisis met 15 tot 40% zien dalen.

KLM heeft het personeelsbestand ingekrompen (net als Air France door middel van CAO-onderbrekingen of vrijwillige ontslagprogramma's).

> **Air France vertrekt morgen naar Peking**

(bron Air Journal) 19 augustus - Zoals aangekondigd aan het begin van de maand, **zal de lijn van de Franse nationale luchtvaartmaatschappij tussen de twee hoofdsteden niet** openlijk rechtstreeks *zijn*, maar zal ze **vanaf 20 augustus 2020 op donderdag worden geëxploiteerd**. Een Boeing 777-300ER zal van Paris-CDG om 21.40 uur opstijgen en de volgende dag om 13.45 uur landen op de luchthaven van Tianjin-Binhai, ongeveer 100 kilometer van de Chinese hoofdstad, en vervolgens om 20.20 uur in Seoul-Incheon. De terugvlucht vertrekt vrijdag om 22:00 uur uit Zuid-Korea en komt om 22:50 uur aan in Beijing-Capital, vertrekt zaterdag om 0:50 uur en landt om 5:45 uur in Roissy.

Deze roulatie komt bovenop de twee wekelijkse vluchten die Air France aanbiedt tussen Parijs-CDG en Sjanghai-Pudong (ook via Seoel), die begin juli het voorwerp uitmaakten van een geschil over de wederkerigheid; Frankrijk wordt zo het eerste land van de Europese Unie dat een rechtstreekse vlucht heeft vanuit Peking, zo heeft de ambassade in China eraan herinnerd. Op dinsdag gaf de laatste aan dat passagiers "die geïnteresseerd zijn, rechtstreeks contact kunnen opnemen met het Air France callcenter in China op 4008 808 808" om Peking te verlaten.

Sinds het late voorjaar hebben andere luchtvaartmaatschappijen toestemming gekregen om rechtstreekse vluchten tussen Europa en China te hervatten: KLM, Lufthansa, Finnair, Swiss, British Airways, Virgin Atlantic Airways en Neos - evenals de belangrijkste Chinese luchtvaartmaatschappijen, Air China, Capital Airlines, China Eastern, China Southern, Hainan Airlines, Juneyao Air en Xiamen Airlines.

Mijn commentaar: De langeafstandsactiviteiten worden heel langzaam

weer hervat. Luchtvaartmaatschappijen hebben moeite om hun capaciteit aan te passen, rekening houdend met zowel de gezondheidsvoorschriften als het gebrek aan enthousiasme van de passagiers om weer in het vliegtuig te stappen.

> **Air France: de Toulouse - Orly Shuttle is terug**

(bron Air Journal) 24 augustus - De luchthaven van **Toulouse heeft deze maandag de shuttle van Air France naar Parijs-Orly teruggekregen, naast de vluchten naar CDG.**

Sinds 24 augustus 2020 biedt de Franse nationale luchtvaartmaatschappij tot 10 vluchten per dag aan tussen haar basis in Parijs-Orly en de luchthaven van Toulouse-Blagnac, naast de zes vluchten die al op Roissy worden uitgevoerd (...).

In totaal zullen er tot 16 vluchten per dag worden uitgevoerd tussen de Roze Stad en Parijs, wat verbindingen in het hele netwerk van Air France mogelijk maakt. In een persbericht wordt gewezen op de geleidelijke heropleving van de langeafstandsdiensten op Orly: vanaf aanstaande maandag 31 augustus zullen de verbindingen naar Cayenne (Frans-Guyana), Fort-de-France (Martinique), Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) en Saint-Denis de La Réunion opnieuw worden geëxploiteerd (...).

***Mijn commentaar:** Air France lanceert deze week zijn vluchten naar Orly-Toulouse en Orly-Marseille, in de hoop zijn vliegtuigen te kunnen vullen. De Franse luchtvaartmaatschappij zal met name te maken krijgen met de concurrentie van easyJet, die al aanwezig is op deze routes.*

> **Nieuw-Caledonië probeert zijn twee luchtvaartmaatschappijen te redden**

(bron La Tribune) 20 augustus - **Sinds vijf maanden is Nieuw-Caledonië in zekere zin "onderbelicht"**. De internationale lijnvluchten van en naar de archipel zijn op 20 maart geschorst en blijven ten minste tot 24 oktober geschorst. Deze maatregel "zou Nieuw-Caledonië in staat moeten stellen zijn grenzen te blijven controleren om het risico van de introductie van het coronavirus te beperken", legt de regering van dit Franse gebied in de Stille Oceaan uit op haar website. Tot op heden zijn er sinds 18 maart 23 gevallen van besmetting met Covid-19 in de archipel geregistreerd, waarvan geen enkele plaatselijk. Het laatste geval dateert van 7 augustus.

Het feit blijft dat deze virtuele afwezigheid van vluchten directe gevolgen heeft voor de twee luchtvaartmaatschappijen van Nieuw-Caledonië. De

meerderheid van de bevolking, **Air Calédonie Internationale (ACI) en Air Calédonie (Aircal) hebben hun passagiersverkeer zien dalen met respectievelijk 91% en 40%.**

"Besparingsmaatregelen om de loonsom met 20% te verlagen, zonder ontslagen, worden uitgevoerd en zijn afhankelijk van het verkrijgen van een EMP van 4,8 miljard GVB (40 miljoen euro) dat we hebben aangevraagd", vertelde Didier Tappero, CEO van ACI, vandaag aan de pers. Het bedrijf wil de terugbetaling van vliegtickets, gekocht voor de crisis, door activa uitstellen. Het bedrag van de terugbetalingen is geraamd op 3 miljard GVB. **Aircal van zijn kant heeft een EMP aangevraagd met een eerste tranche van 500 miljoen GVB (4,1 miljoen euro).**

Sinds het begin van de crisis medio maart heeft ACI maandelijks een verlies van 570 miljoen CFP (4,7 miljoen euro) geleden, terwijl zij nu slechts drie wekelijkse vluchten naar Tokio (tussenstop voor Parijs), twee naar Sydney en twee naar Wallis en Futuna uitvoert, in vergelijking met 24 vluchten per week eerder. Slechts één wekelijkse vlucht van Noumea naar Tokio staat open voor passagiers. In het kader van de vernieuwing van de vloot heeft ACI besloten de levering van één Airbus A320neo uit te stellen van mei tot november 2020 en een tweede van februari 2021 tot september 2023.

Wat Aircal betreft, de binnenlandse luchtvaartmaatschappij die met name de Loyalty Islands bedient, voorspelt zij een tekort van 1,2 miljard dollar (10 miljoen euro) in 2020 en rekt zij op besparingen, tariefverhogingen en een overheidsbijdrage om zich staande te houden. "De sluiting van de Caledonische grenzen en andere landen in de regio maakt het ook onmogelijk om een reglementaire opleiding te voorzien voor piloten, waarvan de licentie eind november afloopt, en om een van onze ATR's te behouden," zei Samuel Hnepeune, CEO van Aircal. Als er geen oplossing wordt gevonden, kan het bedrijf in de positie komen dat het zijn activiteiten volledig moet staken, waarschuwde hij.

Mijn commentaar: Bij het surfen op sociale netwerken is het overheersende gevoel dat Frankrijk het enige land zou zijn dat beperkingen oplegt om de verspreiding van het virus te beperken. Dat is niet het geval.

In alle regio's van de wereld worden soortgelijke maatregelen genomen. Zo beperkt Thailand de toegang tot zijn grondgebied tot wat strikt noodzakelijk is, legt het een voorafgaande test en een systematische quarantaine op.

> De radicale methoden van British Airways om zijn loonlijst te verlagen

(bron La Tribune) 18 augustus - **British Airways verbrandt 20 miljoen pond per dag (22 miljoen euro)** en om de ongekende crisis in het luchtvervoer te overleven en zeer snel terug te keren naar het groen met een rentabiliteitsniveau dat tot de hoogste in de sector behoort, zoals het geval was voor de Covid-crisis, gaat het Britse bedrijf niet over de rooie.

Het bedrijf is harder getroffen dan zijn Europese concurrenten vanwege zijn grotere blootstelling aan de Noord-Amerikaanse markt en zijn zakelijke klanten, die beide een totale achteruitgang kennen, **maar ook vanwege de strenge quarantainemaatregelen** voor passagiers die door de Britse regering, **British Airways**, zijn opgelegd en **die, in tegenstelling tot Air France-KLM en Lufthansa, geen massale staatssteun hebben ontvangen**, **De kostenstructuur van het bedrijf, met name de sociale kosten, is drastisch en bruto teruggebracht tot de gebruikelijke omvang**, ook al betekent dit dat de vakbonden en **vele parlementsleden**, waarvan sommige, met name die van de Commissie vervoer van het Lagerhuis, in juni **niet hebben geargeld om British Airways een "nationale schande te noemen omdat het** trachtte te profiteren van de pandemie om de arbeidsomstandigheden van zijn personeel te verminderen" (...).

Na de ondertekening van een overeenkomst met de piloten begin augustus om het aantal ontslagen te beperken tot 270 (tegen 1275 oorspronkelijk gepland), in ruil voor een tijdelijke loonsverlaging van 20%, **richt het management zich nu op het grondpersoneel en het cabinepersoneel** in Engeland, d.w.z. ongeveer 30.000 werknemers die bij het bedrijf zullen blijven als de 12.000 ontslagen zijn doorgevoerd. Voor deze laatste **is British Airways van plan zijn contracten te wijzigen met lagere voorwaarden voor de meeste van hen**, ook al zullen de werkgeversbijdragen voor ouderdomspensioenen met 11% worden verhoogd. Deze regeling, die in Groot-Brittannië (maar niet in Ierland) legaal is, staat bekend als "fire and rehire" en is vergelijkbaar met een ontslag gevolgd door een herplaatsing onder een ander contract met verslechterde voorwaarden.

Voor gastvrouwen en stewards zal deze maatregel een einde maken aan het bestaan van drie verschillende contracten ten gunste van één enkel contract, waardoor de beloning van de hoogstbetaalden sterk zal dalen en de beloning van 40% van de NCP's die al lage salarissen hebben, voornamelijk die welke na 2011 zijn ingehuurd, ongespecificeerd zal verbeteren. Voor de laatste is het verschil in

behandeling met hun collega's zodanig dat ze nooit met hun oudere collega's vliegen om spanningen tussen NCP's te voorkomen. Voor de ouderen is de loonsverlaging brutaal: -20% op het basissalaris en een "aanzienlijke" vermindering, volgens een van hen, van de vergoedingen in verband met de vluchten, zoals de maaltijdvergoeding (...).>

Het cabinepersoneel dat het bedrijf van plan was te behouden, **had tot maandagmiddag de tijd om te zeggen of ze al dan niet zouden instemmen met een nieuw contract**, dat op 1 november van start zou gaan. Als ze weigerden, hadden de werknemers geen andere keuze dan te worden ontslagen, ook al wilde het bedrijf niet dat ze dat zouden doen (...).

Woedend, de Unite Union heeft niet veel hulzen. Gezien het uiterst beperkte aantal vluchten dat British Airways uitvoert (ongeveer 15% van de dienstregeling) en de passagiers die worden vervoerd, zou een staking zoals die door de vakbond wordt overwogen, niet veel gevolgen hebben voor het management. Zij probeert daarom anders te staken door samen met veel parlementariërs te eisen dat alleen "maatschappelijk verantwoorde" luchtvaartmaatschappijen hun kostbare start- en landingsslots mogen behouden.

Alleen al uit economisch oogpunt is het duidelijk dat British Airways, als het in zijn opzet slaagt, een enorm concurrentievoordeel zal hebben ten opzichte van andere concurrenten, met name Air France, die minder banen zal schrappen (7.500) en voornamelijk niet van plan is om de arbeidsvoorwaarden en de beloning van de werknemers die in de groep zullen blijven, aan te tasten.

Mijn opmerking: de sociale regels zijn in verschillende landen verschillend. De door British Airways beoogde maatregelen zijn een goed voorbeeld van wat in Frankrijk verboden is: het eenzijdige besluit van de werkgever om de lonen te verlagen.

Een dergelijke maatregel zou kunnen worden genomen door Amerikaanse bedrijven die onder hoofdstuk 11 (faillissementswetgeving) zouden worden geplaatst. De drie grote luchtvaartmaatschappijen (American Airlines, Delta Air Lines en United Airlines) hebben er in het verleden gebruik van gemaakt.

> **Lufthansa: NFC's keuren lagere inkomsten goed**

(bron Air Journal) 18 augustus - Terwijl de onderhandelingen met het grondpersoneel in een impasse verkeren, **heeft de Duitse nationale**

luchtvaartmaatschappij op 17 augustus 2020 **goed nieuws ontvangen van haar** cabinepersoneel: zij zou meer dan 500 miljoen euro moeten kunnen besparen na het groene licht dat 87,9% van hen heeft gegeven voor de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst. Volgens de UFO-unie is **deze overeenkomst** een "belangrijke stap" om Lufthansa te helpen de financiële moeilijkheden te overwinnen die door de Covid-19-pandemie zijn veroorzaakt. Bovenal **wordt voorkomen dat 2600 van de 22.000 posities worden geschrapt, waarbij het cabinepersoneel in ruil voor een loonstop, een toename van deeltijdwerk en de afschaffing van bepaalde bonussen accepteert.** Volgens UFO is het behoud van banen gegarandeerd tot 2024. De vakbond wijst er echter op dat "belangrijke" details nog moeten worden afgerond en behoudt zich het recht voor om indien nodig "actie" te ondernemen; Lufthansa van haar kant kan de overeenkomst met een opzegtermijn van twee weken opzeggen in geval van een "dramatische" verslechtering van de economische omstandigheden. De meer dan 500 miljoen euro die op deze manier wordt bespaard, vertegenwoordigt ongeveer een kwart van de besparingen die de luchtvaartmaatschappij Star Alliance nastreeft, die nog moet onderhandelen met de piloten en dus met de grond. Lufthansa heeft zojuist een historisch verlies in het tweede kwartaal onthuld. Begin juli kondigde de groep, die ook eigenaar is van Austrian Airlines, Brussels Airlines en Swiss International Air Lines, een grootscheeps herstructureringsprogramma aan onder de naam ReNew, met als doel "het wereldwijde concurrentievermogen en de toekomstige levensvatbaarheid van de groep in stand te houden": het gaat om het verlies van 22.000 voltijdse banen in de hele groep (die op 30 juni 129.400 werknemers telde) en een inkrimping van de vloot "met ten minste 100 vliegtuigen".

> **Geen droogvuren van piloten voor april 2021 op Lufthansa**

(bron AFP) 19 augustus - Lufthansa kondigde woensdag aan dat het een overeenkomst heeft ondertekend met haar piloten om af te zien van alle droge ontslagen vóór april 2021 in ruil voor verlagingen van de loonkosten in het licht van de pandemie van het coronavirus.

"Lufthansa heeft een kortetermijnovereenkomst ondertekend met de pilotenvereniging Vereinigung Cockpit (VC) om maatregelen in te voeren voor het beheer van de coronaviruscrisis," zei de toonaangevende Europese luchtvaartgroep in een verklaring.

Het plan, dat geldig is tot het einde van het jaar, voorziet in "droge ontslagen [van piloten]" die "ten vroegste in het tweede kwartaal van 2021", d.w.z. begin april, moeten worden uitgevoerd. In ruil

daarvoor verbinden de piloten zich ertoe bepaalde inkomsten en bonussen te verminderen. Bovendien worden de loonsverhogingen die voor 2020 zijn overeengekomen, uitgesteld tot 2021, voegt de groep eraan toe.

Lufthansa waarschuwde echter dat "het aantal droge ontslagen alleen kan worden beperkt met een langetermijnovereenkomst". De groep stelt met name maatregelen voor om de arbeidstijd of het loon te verminderen, in ruil voor het behoud van banen (...).

De groep werd door de Duitse staat van het faillissement gered met 9 miljard euro aan steun en een aandeel in het kapitaal van Berlijn.

***Mijn commentaar:** Lufthansa was een van de eerste Europese bedrijven die begin juni directe steun van haar regering heeft ontvangen. Het kostte Lufthansa echter drie maanden om tot een overeenkomst te komen met haar cabinepersoneel en vervolgens met haar piloten.*

> **SAS Scandinavisch: herkapitalisatie goedgekeurd door Brussel**

(bron: Air Journal) 20 augustus - Na Air France, KLM Royal Dutch Airlines en Lufthansa blijft de Europese Commissie haar "tijdelijke kaderregeling" gebruiken om staatssteun aan luchtvaartmaatschappijen te aanvaarden teneinde hen "dringende kassteun" te verlenen in het kader van de gezondheids crisis. **Het groene licht dat op 17 augustus 2020 aan de Scandinavische SAS is gegeven, betreft een herkapitalisatie van 11 miljard SEK (ongeveer 1 miljard euro)**, die op haar beurt deel uitmaakt van een groter programma, dat ook voorziet in een aanzienlijke deelname van particuliere investeerders "met inbegrip van de omzetting van uitstaande particuliere schulden in aandelenkapitaal".

EC Executive Vice President Margrethe Vestager, verantwoordelijk voor het concurrentiebeleid, zei in een verklaring: "SAS speelt een sleutelrol voor de connectiviteit en de economie van de Scandinavische landen.

Net als veel andere bedrijven die actief zijn in de lucht- en ruimtevaartsector, is SAS zwaar getroffen door de huidige crisis. **Met deze maatregel zullen Denemarken en Zweden tot 1 miljard euro bijdragen aan de herkapitalisatie van SAS en de luchtvaartmaatschappij helpen de huidige crisis te boven te komen**".

Tegelijkertijd, zo vervolgde de commissaris, zullen de lidstaten "voldoende worden beloond voor de risico's die de belastingbetalers dragen en zal de steun worden onderworpen aan voorwaarden om de concurrentievervalsing te beperken. Ik juich de deelname van particuliere investeerders aan het plan toe, omdat het de noodzaak van

staatssteun beperkt en tegelijkertijd bijdraagt aan het herstel van bedrijven die door de coronavirusepidemie zijn getroffen".

> Zweden verwerpt de kredietgarantie voor Norwegian Air Shuttle

(bron AFP) 18 augustus - **Zweden heeft dinsdag een verzoek om een kredietgarantie van de goedkope luchtvaartmaatschappij Norwegian Air Shuttle, die in financiële moeilijkheden verkeert, afgewezen** als onderdeel van een reddingsprogramma voor luchtvaartmaatschappijen die door Covid-19 zwaar zijn getroffen. Het Zweedse schuldinstituut (Riksgälden) is van mening "dat er op 31 december 2019 een zeer groot risico bestond dat Noorwegen zijn financiële verplichtingen niet zou kunnen nakomen en dat de onderneming op dat moment niet in staat zou worden geacht om extra schulden te beheren".

Riksgälden verklaarde ook in een verklaring dat een staatskredietgarantie "alleen kan worden verleend aan luchtvaartmaatschappijen waarvan de financiële levensvatbaarheid op 31 december 2019 is beoordeeld". Er was geen officieel bedrag vastgesteld voordat deze beslissing werd genomen, vertelde een woordvoerder van het instituut aan AFP (...).

***Mijn commentaar:** Zweden heeft ervoor gekozen om SAS Scandinavische maar niet Noorse Air Shuttle te steunen. De toekomst van de Noorse lowcostmaatschappij wordt steeds donkerder.*

> Onzekerheid over de gezondheid breekt het herstel van het luchtverkeer in Europa af

19 augustus - Het is een terugval! **Terwijl het luchtverkeer weer een opwaartse beweging maakte, heeft het besluit van het Verenigd Koninkrijk en andere staten om reizigers uit risicovolle gebieden in quarantaine te plaatsen de hoop op herstel van de Europese luchtvaartmaatschappijen de grond in geboord.** Voor het eerst sinds de opheffing van de beperkingen eind mei is het aanbod van vliegtuigstoelen deze week licht gedaald, met 0,2% ten opzichte van de voorgaande week, volgens cijfers van OAG, de Britse specialist op het gebied van het verzamelen van vluchtschema's. Dit kwam op een moment dat het totale aantal te koop aangeboden stoelen net boven de 50%-drempel van het niveau van 2019 was gekomen.

De daling van het aanbod was meer merkbaar in Noord-Amerika en Azië, maar het spaarde Europa niet, dat zich sterk had hersteld. Zodra het Britse besluit werd aangekondigd, de meest proactieve van

allemaal, **kondigde Ryanair in september en oktober een verlaging van 20% van zijn aanbod aan**, om zich aan te passen aan de daling van de boekingen. Op maandag **bevestigde** zijn concurrent **EasyJet de sluiting van drie van zijn 11 bases in het Verenigd Koninkrijk** (London-Stansted, London-Southend en Newcastle). In beide gevallen is er ook een toename van het aantal annuleringen van vluchten (...). Terwijl Air France - dat sinds april geen verkeerscijfers meer heeft gepubliceerd - van plan was 35% van zijn vluchtschema weer online te brengen in juli en 40% in augustus, lag het verkeer op Paris-CDG in juli nog steeds 76,7% lager dan in juli 2019, wat veel zegt over de bezettingsgraad van de vliegtuigen.

Dezelfde kloof bestaat voor regionale luchthavens. Gemiddeld was het verkeer op de Franse luchthavens in juli nog 70% lager dan in juli 2019, wat neerkomt op ongeveer 20 miljoen minder passagiers", aldus Thomas Juin, voorzitter van de Unie van Franse Luchthavens. De vluchten zijn hervat, dankzij de inspanningen van de luchtvaartmaatschappijen, maar de bezettingsgraad lag eerder tussen 40% en 50%, tegen meer dan 80% meestal in deze tijd van het jaar (...). Gezien deze situatie **verwachten de vertegenwoordigers van de luchtvaartsector nu dat de regeringen stabiele regels opstellen om een duurzame epidemie het hoofd te bieden**. We zitten duidelijk in een worst-case scenario: een aanhoudende gezondheidscrisis", zegt Thomas Juin. Er is dus geen sprake meer van het wachten op het verdwijnen van de epidemie; we moeten ons organiseren om met de Covid te kunnen blijven opereren.

"Naar het voorbeeld van de Vereniging van Internationale Luchthavens (ACI) en de Vereniging van Internationale Luchtvaartmaatschappijen (IATA) **pleit de voorzitter van de Unie van Franse Luchthavens met name voor het uitvoeren van screeningtests voor passagiers die afkomstig zijn uit gebieden met een hoog risico. "Dit zal het mogelijk maken om quarantaines te vermijden die het luchtverkeer volledig tot stilstand zouden brengen"**, zei hij.

Maar ook hier is er geen sprake van het wachten op een mogelijke harmonisatie van de regels op mondiaal niveau. Er is een urgentie", benadrukt Thomas Juin. Frankrijk moet het voortouw nemen door bilaterale overeenkomsten te sluiten met onze belangrijkste partners, om in geval van moeilijkheden precieze operationele procedures vast te stellen, zoals het gebruik van tests. Anders zal het luchtvervoer zichzelf niet kunnen herstellen. »

Mijn opmerking: Luchtvaartmaatschappijen worden, net als alle andere activiteiten die mensen in nauw contact brengen, geconfronteerd met een onmogelijke vergelijking: hoe kunnen we zonder behandeling of

vaccinatie de activiteit weer op gang brengen zonder de epidemie weer op gang te brengen?

> **Coronavirus: Airbus en Boeing, een crisisbestendig duopolie**

(bron Les Echos) 20 augustus - **Welke van Airbus of Boeing komt als eerste uit de crisis? Voorlopig is het effect ervan min of meer hetzelfde voor Europeanen en Amerikanen.** Beide vliegtuigfabrikanten hebben hun omzet in de commerciële luchtvaart gehalveerd, met klanten die geen abonnees hebben, vliegtuigen die zich opstapelen in hangars, fabrieken die niet actief zijn... Beide zijn van plan hun personeelsbestand tegen het einde van het jaar met ongeveer 10% te verminderen. En beiden zijn van mening dat het noodzakelijk is de productie met 40 tot 50% te verlagen om zich aan te passen aan een aanhoudende daling van de vraag naar nieuwe vliegtuigen tot 2023 of 2024.

Als er echter een sportloterij van burgerluchtvaartdeskundigen zou bestaan, zou Airbus waarschijnlijk de duidelijke favoriet zijn. **Airbus heeft een dubbel voordeel in deze crisis**

", zegt Marwan Lahoud, voorzitter van de Raad van Bestuur van het ACE Management Investeringsfonds en voormalig Directeur Strategie van de Airbus Groep. **Door de herstelling van de grenzen benadeelt de gezondheidscrisis het internationale verkeer meer dan het binnenlandse verkeer, wat de markt voor middelgrote afstanden ten goede komt.** Boeing heeft het probleem van de 737 MAX echter nog steeds niet opgelost. Ze hebben een fout gemaakt door te proberen het snel en slecht te doen herleven. Daardoor zijn ze nog steeds niet uit deze crisis en zullen ze twee of drie jaar achter Airbus blijven. **"Boeing wordt zeer ondersteund door militaire orders en heeft daarom niets te vrezen voor zijn voortbestaan,**

" zei Marc Durance, partner bij Archery Consulting. Maar ze zijn duidelijk in het nadeel ten opzichte van Airbus op de middellange afstand markt. Dit was al het geval voor Covid-19. De onbalans tussen de 737 en de A320 is sindsdien alleen maar groter geworden, met talrijke annuleringen bij Boeing en zeer weinig bij Airbus.

"De enige goede oplossing voor Boeing zou zijn om de vervanging van de

737

te versnellen.

Maar het heeft niet langer de middelen om een nieuw \$15 miljard programma te lanceren en de technologieën om voldoende brandstofbesparing aan te bieden om het bestellen van nieuwe vliegtuigen te rechtvaardigen zijn nog niet klaar," zegt hij.

Airbus heeft de juiste producten, zegt zijn baas De baas van Airbus, Guillaume Faury, is rustig. "We hebben de juiste producten voor een uitweg uit de crisis, met de A321, de A220 en de A350, die een aanzienlijke vermindering van de kosten en de CO2-uitstoot bieden", meent hij. En om op te merken dat "deze vliegtuigen op dit moment nog het meest vliegen". We hebben dus de middelen om sneller uit deze crisis te komen dan de anderen, maar alleen als we de nodige inspanningen leveren". Wat

betreft Boeing (...) erkent de baas van de groep, David Calhoun, dat middellangeafstandsvluchten "de weg zullen vrijmaken voor een herstel", zegt hij dat hij ervan overtuigd is dat "de **fundamentele beginselen die de afgelopen vijf decennia ten grondslag hebben gelegen aan het luchtvervoer en die het mogelijk hebben gemaakt dat het luchtverkeer in de afgelopen twee decennia is verdubbeld, nog steeds intact zijn**".

De eerste van deze fundamentele beginselen is de ontwikkeling van de middenklasse in Azië, die de groei van het luchtverkeer al jaren aanzwengelt. De **andere, meer recente factor is de zorg voor het milieu en de noodzaak om op korte termijn zo'n 2500 vliegtuigen van meer dan 20 jaar oud, voor het merendeel Boeing, te vervangen door** minder brandstofintensieve en minder vervuilende vliegtuigen.

Zelfs als de crisis hun vervanging vertraagt, zullen de luchtvaartmaatschappijen er belang bij hebben om te investeren in vliegtuigen van de nieuwe generatie, waarvan het brandstofverbruik "25 tot 40% lager" is, aldus Boeing. De **winst is echter potentieel groter voor langeafstandsvliegtuigen dan voor middellangeafstandsvliegtuigen. Er zou dus een inhaaleffect kunnen zijn dat de Amerikaanse vliegtuigfabrikant, die de meeste vliegtuigen in dienst heeft en het grootste productaanbod heeft, bevoordeelt**.

Bovendien heeft Airbus door de 737 MAX-crisis zijn marktaandeel in 2019 kunnen vergroten tot 80% voor vliegtuigen met één gangpad, maar de gezondheids crisis verhindert het bedrijf om zijn voordeel te vergroten. De Europese vliegtuigfabrikant, die streefde naar 63 A320's per maand in 2021 en tot 67 in 2023, is van plan om tot ten minste 2022 40 per maand te blijven. Van haar kant streeft Boeing naar een productie van 31 MAX per maand, te beginnen in 2022. Het heeft al 450 MAX die net wachten op de opheffing van het vliegverbod. Volgende maand al zou groen licht kunnen worden gegeven, hoewel het waarschijnlijk langer zal duren om ze weer in gebruik te nemen. Zodra het vliegverbod is opgeheven, hebben 737 MAX-klienten geen andere keuze dan het bestelde vliegtuig in ontvangst te nemen. Vooral als de terugkeer naar de dienst op schema ligt. Niet alleen zal Airbus

hen niet binnen een redelijke termijn een alternatief kunnen bieden, maar de **overstap van een Boeing- naar een Airbus-vloot zou ook te kostbaar zijn wat betreft** de opleiding van bemanningen en monteurs.

"Monotype bedrijven zoals Ryanair zijn gevangene klanten," zegt Marc Durance. Als

gevolg daarvan **zal de leveringskloof tussen Airbus en Boeing uiteindelijk waarschijnlijk kleiner worden, om terug te keren naar de gebruikelijke 50/50.** Op basis van de reeds aangekondigde tariefverlagingen zouden Airbus en Boeing tegen 2022 elk iets meer dan 500 stuks moeten leveren. Dit zou overeenkomen met het niveau van 2011. En terwijl Airbus meer vliegtuigen met één gangpad zal blijven aanbieden, zal Boeing het voortouw blijven nemen op het gebied van langeafstandsleveringen met een brede romp, dankzij een groter bereik (777.787 en 767 versus A350 en A330) en zijn bijna-monopolie op vrachtvliegtuigen. De crisis was toen slechts een haakje in een duopolie dat al lang bestond.

***Mijn opmerking:** Vliegtuigfabrikanten en luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een vergelijkbare situatie: de crisis beperkt hun activiteiten, zonder dat met zekerheid kan worden vastgesteld wanneer deze crisis zal eindigen.*

Komt er een herverdeling van de kaarten ten gunste van Boeing of Airbus? Dat lijkt onwaarschijnlijk. Wat de luchtvaartmaatschappijen betreft, is er meer concurrentie, vooral in Europa. Veel bedrijven dreigen te verdwijnen.

> **Canada om Boeing 737 MAX-certificeringsvluchten uit te voeren**

(Reuters bron) 21 Augustus - de het **vervoerstoezichthouder van Canada vertelde** Reuters Donderdag **het van plan is om certificatievluchten volgende week op Boeing 737 MAX te leiden**, die wereldwijd sinds Maart 2019 na twee fatale ongevallen aan de grond wordt gehouden.

Transport Canada zal naar verwachting de eerste regelgever buiten de Verenigde Staten worden die dergelijke tests uitvoert, nadat de Amerikaanse Civil Aviation Administration (FAA) een belangrijke stap heeft gezet in de richting van de terugkeer van het vliegtuig in de vroege zomer (...).

Er zijn momenteel geen certificeringsvluchten gepland door de Europese Unie, zei een woordvoester.

De Canadese tests zullen worden uitgevoerd als onderdeel van een "onafhankelijk onderzoek" om te bepalen of de wijzigingen in de 737

MAX die door Boeing worden voorgesteld, kunnen worden gevalideerd, aldus Transport Canada.

Beurspersoverzicht

> Air France-KLM: Bernstein is geen koper meer

(bron Zonebourse) 17 augustus - Makelaar Bernstein is minder optimistisch over het aandeel en past zijn advies naar beneden aan. Analist Daniel Roeska is nu neutraal. De richtprijs wordt verlaagd van 6,70 naar 4,00 EUR.

Het Bonusartikel

> Short selling: definitie en voorbeelden

(bron: Kapitaal) 29 augustus 2019 - **Bij short selling (SPV) gaat het om de verkoop van effecten die u nog niet bezit, in de hoop ze later tegen een lagere prijs terug te kopen.** Particulieren hebben toegang tot short selling via de Deferred Settlement Service (DSS). Door short selling kunnen beleggers profiteren van de hefboomwerking.

Short selling : definitie

In de meeste gevallen kopen beleggers aandelen op basis van hun potentiële voordeel. Bij een korte verkoop zet de investeerder het tegenovergestelde in. Hij verkoopt onmiddellijk een voorraad die hij niet bezit, in de hoop dat die waarde verliest. Als hij gelijk heeft, kan hij de voorraad terug kopen voor contant geld (als de prijs ervan is gedaald) en het verschil in eigen zak steken.

Short sellers gebruiken deze strategie meestal om te speculeren of om een positie af te dekken.

Hoe short selling werkt

Om een korte verkoop te maken, moet u eerst een makelaar vinden die de VAD via de DRS accepteert.

De SRD biedt beleggers de mogelijkheid om een short positie in te nemen op een lijst van in aanmerking komende effecten. Ze betalen slechts een fractie van hun waarde, wat een hefboomwerking mogelijk maakt. De financiële tussenpersoon is verantwoordelijk voor de financiering van de positie van de belegger tot het einde van de handelsmaand.

Opmerking: de in Parijs genoteerde effecten kunnen in aanmerking komen voor de SRD of de "Long-only" SRD. **De SRD is alleen mogelijk in het eerste geval en betreft alleen effecten met een marktkapitalisatie van minimaal het equivalent van 1 miljard euro.** Long-only" aandelen kunnen dus niet onderworpen worden aan een VAD.

In de praktijk betekent short selling het melden van een VAD aan een makelaar die de effecten pas op de laatste dag van de handelsmaand zal leveren. De datum van deze termijn is iets anders dan die van de kalendermaand omdat deze 5 dagen voor het einde van de kalendermaand plaatsvindt (bijvoorbeeld 27 augustus voor de maand augustus). Op deze beursdatum moet de belegger kiezen tussen het betalen van zijn effecten of het verlengen van zijn krediet met een extra maand, tegen betaling van een vergoeding (uitstel).

Aangezien de belegger geen eigenaar is van de effecten die hij verkoopt, worden deze hem uitgeleend door een financiële tussenpersoon in ruil voor een provisie. De commissie loopt voor de gehele looptijd van de lening (einde van de handelsmaand). Bij liquidatie, als de aandelen daadwerkelijk in waarde zijn gedaald, maakt de belegger gebruik van deze koersdaling om de eerder verkochte effecten terug te kopen tegen een lagere prijs en zijn positie bij de makelaar te sluiten.

Voorbeeld: een beurshandelaar schat dat de waarde van de aandelen van farmaceutisch bedrijf X zal dalen, omdat de vergunning voor het in de handel brengen van een innovatief molecuul vertraging oploopt. De aandelen van dit bedrijf zijn genoteerd aan 20 euro, maar de belegger denkt dat ze zullen dalen tot 16 euro. Om te wedden op deze val voert hij een VAD uit: hij verkoopt meteen voor 20 euro een aandeel dat hij hoopt goedkoper terug te kopen. Als dit scenario zich voordoet en de voorraad verliest, bijvoorbeeld 4 euro, koopt hij de voorraad terug tegen 16 euro om zijn VAD te vereffenen. De winst is dan 4 euro per aandeel ($20 - 16 \text{ euro} = 4 \text{ euro}$), minus de kosten van de aandelenlening.

Namelijk: verboden in het kader van een PEA, short selling is alleen mogelijk via een gewone effectenrekening.

Voordelen en nadelen

Het voordeel van de DSV is dat het een hefboomwerking heeft, omdat het voldoende is om een deel van het te vereffenen bedrag te bezitten om zich te positioneren.

Bovendien laat dit apparaat een belegger toe om aandelen te "werken" die hij niet in zijn portefeuille heeft.

In geval van een verkeerde anticipatie, d.w.z. als de prijs van het effect stijgt in plaats van daalt, kan de belegger in een moeilijke situatie terechtkomen: hij wordt dan gedwongen om de effecten die op het moment van de liquidatie verschuldigd zijn, terug te kopen. Het verschil tussen de begin- en eindpositie resulteert in een debetstand.

De belegger kan de verlenging van zijn positie aanvragen van de ene maand naar de andere, met instemming van zijn makelaar, maar het resultaat zal hetzelfde zijn als het aandeel stijgt in plaats van daalt.

Mijn commentaar: Short selling is een mechanisme waarmee beleggers kunnen wedden op de koersdaling van een aandeel.

Bij het begin van de Covid-19-crisis werd dit mechanisme op de beurs van Parijs voor enkele weken bevroren (van maart tot mei 2020) om een versnelling van de koersdaling te voorkomen.

Toen begin juni weer short selling mogelijk werd, was het aandeel van Air France-KLM bijzonder hectisch. In een paar dagen tijd steeg het van 3,8 euro naar 6 euro voordat het terugviel naar 4,1 euro.

Het is interessant om op te merken dat als de kapitalisatie van een bedrijf minder dan een miljard euro bedraagt, het niet meer mogelijk is om een korte verkoop te realiseren.

De kapitalisatie van Air France-KLM is maar één keer onder de drempel van één miljard euro gekomen: tijdens de crisis van 2011-2012, tussen 1 en 19 juni 2012 (het aantal aandelen Air France-KLM bedroeg 300.219.278, de prijs die overeenkomt met een kapitalisatie van één miljard euro was 3,33 euro). 3.33. Sommige deskundigen zijn van mening dat deze bepaling vervolgens de daling van de koers van het aandeel Air France-KLM een halt heeft toegeroepen.

Vandaag is het aantal aandelen van Air France-KLM 428.634.035 . De bodemprijs die overeenkomt met een kapitalisatie van een miljard euro is dus 2,33 euro.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedroeg 3.803 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 24 augustus. **Het is +3,34% gestegen** in één week tijd.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg de koers van het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Het vat Brent olie (Noordzee) is stabiel op 45 dollar. De afgelopen twee maanden heeft het weinig gevarieerd. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, 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](#). 10641 mensen ontvangen dit persoverzicht live