

Air France: meerderheidsakkoord over een plan voor vrijwillig ontslag



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°775, 28 september 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: meerderheidsakkoord over plan voor vrijwillig ontslag**

(bron AFP) 25 september - De CFE-CGC en de CFDT van de luchtvaartmaatschappij Air France hebben de met het management van het grondpersoneel onderhandelde overeenkomst over het vrijwillige vertrekplan-baanbeschermingsplan ondertekend, waardoor deze donderdag geldig is geworden. "We hebben getekend om een maximum aantal mensen toe te laten vrijwillig te vertrekken en om het massaal ontslag van het grondpersoneel te vermijden", zegt Bernard Garbiso, secretaris-generaal van CFE-CGC Air France (3e grondpersoneel). De CFDT (2de vertegenwoordigende organisatie ter plaatse) is ook een ondertekenaar, wat de overeenkomst "meerderheid" maakt, bevestigde zijn secretaris-generaal Christophe Dewatine. "We hebben de regelingen voor degenen die vrijwillig vertrekken verbeterd en het vertrekschema versoepeld," verzekerde hij. Vrijwillig vertrek kon plaatsvinden van januari 2021 tot eind juni 2022.

De PDV-PSE betreft 3640 posities onder het grondpersoneel. Voor het vluchtpersoneel zijn reeds collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO's) gesloten die voorzien in vrijwillige vertrekken. Het **management**, gecontacteerd door AFP, **heeft de ondertekening van een meerderheidsovereenkomst bevestigd.**

Het PDV-PSE was in onderhandeling met vier representatieve

organisaties ter plaatse sinds het management begin juli aankondigde dat het tegen eind 2022 7.580 banen wilde schrappen in het driekleurenbedrijf en zijn regionale dochteronderneming Hop! Deze personeelsinkrimping vertegenwoordigt 16 procent van het personeelsbestand van Air France, dat zwaar is getroffen door de gezondheids crisis in verband met de Covid-19-pandemie.

Het management rekent erop dat het natuurlijke vertrek niet wordt vervangen om de vastgestelde overbezetting te verminderen, maar ook om vrijwillig te vertrekken, en heeft gedwongen vertrek in de korte vaart niet uitgesloten, een primeur voor een bedrijf dat nooit een PSE heeft gehad. FO Air France, de belangrijkste vakbond van het bedrijf en nummer één onder het grondpersoneel, weigerde de overeenkomst tussen POS en PES te ondertekenen. "FO heeft alle vorige POS begeleidende maatregelen overeenkomsten ondertekend, deze keer konden we het management niet vergezellen in een ODA", schatte de Secretaris-Generaal Christophe Malloggi.

Unsa Aérien (4e) heeft een soortgelijke keuze gemaakt. "De tekst komt niet tegemoet aan de bezorgdheid van de kortereafstandswerknemers die wij vertegenwoordigen", legt een van de afgevaardigden uit, die liever anoniem blijft. In de PDV-PSE-overeenkomst, die door AFP is geraadpleegd, is bepaald dat "de partijen voornemens zijn zoveel mogelijk de voorkeur te geven aan een interne herindeling voor alle binnen Air France en de groep Air France beschikbare posities", waartoe ook de goedkope Transavia behoort.

Daarnaast **zijn de onderhandelingen over langlopende partiële activiteitenovereenkomsten (APLD) gestart voor de verschillende personeelscategorieën** (piloten, stewardessen en grondpersoneel).

"We gaan vragen dat er geen droge ontslagen vallen over de gehele duur van de referentieperiode van de APLD", wat wel eens 24 maanden zou kunnen duren, zei de heer Dewatine.

Mijn commentaar: In tegenstelling tot wat er in het artikel staat, worden de vrijwillige vertrekplannen uitsluitend door de bedrijven bepaald. Het zijn de bedrijven die bepalen welke posities worden afgeschaft, zonder dat de werknemersvertegenwoordigers zich daartegen kunnen verzetten.

Het is dan aan de representatieve vakbonden om te onderhandelen over een akkoord over de vertrekvoorwaarden. Het is deze overeenkomst over "begeleidende maatregelen" waar we het hier over hebben.

Het door Air France opgestelde vrijwillige vertrekplan voorziet voor de sector van het kortereafstandsvervoer

in een gedwongen vertrek indien het aantal vrijwilligers onvoldoende is. De onderhandelingen over een langetermijnovereenkomst voor gedeeltelijke activiteit, die aanstaande maandag beginnen, zullen waarschijnlijk een gedwongen vertrek voorkomen.

> Schiphol wil klaar zijn voor luchttransport van Covid-19 vaccins

(bron Air Journal) 27 september - (...) **Een werkgroep onder leiding van Air Cargo Nederland (ACN), Schiphol Cargo en Air France KLM Martinair Cargo**, waaronder verladers, farmaceutische producenten, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, grondafhandelaars en vrachtwagenbedrijven, **kwam bijeen om te werken aan maximaal vier mogelijke vaccinscenario's op** basis van verschillende temperatuurbereiken. Sommige van de in ontwikkeling zijnde vaccins zullen bij min 80 graden Celsius moeten worden ingevroren en er zullen grote volumes mee gemoeid zijn, wat de logistieke complexiteit nog vergroot. **De Vaccin Preparedness Group zal dinsdag een rondetafelgesprek houden over het in kaart brengen van de capaciteit van de luchtketen en het ontwikkelen van noodplannen.**

Ambtenaren van de industrie en medische groepen zijn bezorgd dat de logistieke industrie, met name in het luchtvrachtvervoer, niet over adequate koelinstallaties en apparatuur beschikt om grote hoeveelheden temperatuurgevoelige vaccins volgens strikte protocollen over de hele wereld te verzenden om de verspreiding van het dodelijke coronavirus te helpen stoppen.

"Als belangengroep van de industrie, onderdeel van de toeleveringsketen, hebben we een maatschappelijke verantwoordelijkheid om deel te nemen en ons deel te doen aan de distributie van COVID-19 vaccin - het gaat niet alleen om Nederland, het gaat erom het vaccin snel de wereld in te krijgen. Veel gemoderniseerde landen zullen profiteren van lokale productiecentra. **De luchtvrachtindustrie zal een rol moeten spelen voor landen die van veraf vaccins, antilichamen of medicijnen moeten krijgen**", aldus Maarten van As, managing director van Air Cargo Nederland op Schiphol. De meest optimistische vooruitzichten voor een eerste Covid-19 vaccin zijn voor de eerste helft van 2021.

Mijn commentaar: *Het initiatief waaraan de groep Air France-KLM deelneemt, is toe te juichen. Het moet het mogelijk maken om, wanneer het vaccin beschikbaar komt, het snel te vervoeren van de productielocaties naar de aanvragende landen, waarbij de koelketen*

moet worden gerespecteerd.

> **KLM huurt concurrent in voor grondafhandeling (KLM schakelt een concurrent in voor grondafhandeling)**

(bron NHnieuws) 26 september - Om de kosten te drukken **wil KLM grondpersoneel op Schiphol inhuren bij grondafhandelingsbedrijf Dnata, een zusterbedrijf van haar concurrent Emirates of Dubai.**

Dat is volgens de FNV-vakbond, die momenteel met KLM in onderhandeling is over de voorwaarden van de miljardensteun van de overheid. De KLM houdt tot 1 oktober de termijn aan om aan te tonen dat zij aan de voorwaarden voldoet.

De FNV schat dat er bij de KLM honderden extra grondmedewerkersposten verloren zullen gaan, bovenop de tijdelijke banen die al verloren zijn gegaan (...).

> **Jean-Baptiste Djebbari: voor een nieuwe Europese sociale wet op het gebied van vervoer**

(bron: Les Echos) 28 september - In een column in Les Echos riep Jean-Baptiste Djebbari op tot "echte Europese sociale soevereiniteit op het gebied van vervoer". **De minister van Verkeer wil een einde maken aan de sociale dumping, de werknemers beter beschermen en de wetgeving harmoniseren.**

Door Jean-Baptiste Djebbari (voormalig piloot en LREM-afgevaardigde voor Haute-Vienne)

Als een orkaan een huis vernielt, bouwen we het niet op dezelfde manier weer op. We verbeteren het, we maken het resistenter, we innoveren. We zorgen ervoor dat we er beter mee om kunnen gaan als het weer gebeurt. Als een orkaan heeft de gezondheids crisis de fundamenten van onze economieën door elkaar geschud. Het heeft onze kwetsbaarheid en de noodzaak om werknemers beter te beschermen tegen onvoorziene chaos in de wereld aangetoond.

In het vervoer is de inzet cruciaal. Hoewel de staat massaal investeert om de industrie en de exploitanten te ondersteunen, is het de verantwoordelijkheid van de overheid om deze beter te reguleren. Want de ambitie van het herstel is niet alleen om onze economie om te keren, maar ook om ons voor te bereiden op de toekomst. Het gaat er niet alleen om de nood situatie in goede banen te leiden, maar ook om ervoor te zorgen dat Frankrijk voorop blijft lopen op het gebied van innovatie, zoals dat sinds het einde van de 19e eeuw het

geval is.

Een einde maken aan sociale dumping maakt deel uit van deze ambitie: niet alleen wordt de concurrentie vervalst, maar ook worden de arbeidsomstandigheden van de werknemers in het vervoer verslechterd, wordt de aantrekkelijkheid van de beroepen ondermijnd en kan uiteindelijk de veiligheid in het gedrang komen. **Het is op Europese schaal dat het zich ontwikkelt, het is op Europese schaal dat we het moeten bestrijden (...).**

Europa (...) moet in de eerste plaats de werknemers, die in het bijzonder aan de internationale concurrentie worden blootgesteld, beter beschermen. **In de luchtvaart** ontnemt het gebrek aan geharmoniseerde regels de "schijnzelfstandigen" sociale bescherming en **dwingt het "pay-to-fly" systeem de piloten om hun bedrijf te betalen voor het verwerven van de eerste honderden vliegreuren**, die zo nodig zijn voor het opstijgen van hun carrière (...).

De toekomst van het vervoer en, meer in het algemeen, de steun van de burgers voor het Europese project hangt af van deze nieuwe sociale maatregel. Want het Europese ideaal is niet sociaal "minderwaardig", wat een voedingsbodemp is voor verdeeldheid tussen naties. Het Europese ideaal is geen oneerlijke concurrentie, een smeltkroes van ongelijke lotsbestemming. Het Europese ideaal is de felle en hardnekkige wil om zich te verenigen ondanks onze verschillen; om zich te verenigen juist voor onze verschillen, en om samen verder te gaan.

Ik roep daarom op tot een nieuwe Europese sociale wet om het Gemeenschapsrecht te verbeteren, de nationale regels te harmoniseren en de naleving van de bestaande regels te waarborgen. De medewerkers van de transportsector en de logistiek hebben tijdens de crisis hun onwrikbare inzet getoond. Zij hebben het strategische belang van de sector aangetoond. Bouwen aan "Europese sociale soevereiniteit" is niet langer een optie, het is onze brandende plicht.

Mijn opmerking: Het voorbeeld dat de minister van Vervoer heeft gekozen, illustreert de schadelijke gevolgen van de sociale dumping door de luchtvaartmaatschappijen in Europa.

Hij had ook kunnen verwijzen naar de voorwaarden voor het cabinepersoneel bij de meeste goedkope luchtvaartmaatschappijen.

Hij had ook de verplaatsing van IT-activiteiten naar India kunnen

noemen en het uitbesteden van boekhoudkundige activiteiten aan Europese landen waar de salarissen berucht laag zijn.

Ten slotte had het de overdracht van de grondafhandelingsactiviteiten aan bedrijven die een drievoudige "field trip" nodig hebben (drie ploegendiensten op dezelfde dag, elk één tot twee uur van elkaar verwijderd), of aan dochterondernemingen van concurrenten in het Midden-Oosten kunnen noemen.

De lijst is verre van volledig, aangezien bijna alle bedrijfsactiviteiten van de traditionele luchtvaartmaatschappijen aan sociale dumping onderhevig kunnen zijn. De missie die de Franse minister van Verkeer voor zichzelf heeft gesteld, belooft zwaar te worden.

> **Transavia plant een massale uitbreiding volgende zomer**

(bron: La Tribune) 26 september - Nu het luchtverkeer met de opleving van de epidemie en de verscherping van de reisvoorwaarden weer in een stroomversnelling komt, bereidt Transavia, de goedkope dochteronderneming van Air France, vanaf de volgende zomer een belangrijk offensief voor. Als enige onderneming van de groep die de mogelijkheid heeft om te groeien in lijn met de strategie van het management, en dus als enige onderneming die het plan om 7.500 banen binnen de groep te schrappen, **heeft Transavia, volgens bevestigende bronnen, gepland om 8 Boeing 737-800 NG's in ontvangst te nemen tijdens het zomerseizoen van 2021.** Deze geleasde vliegtuigen zullen worden toegevoegd aan de 40 die het bedrijf nu al exploiteert, waardoor de vloot met 20% zal toenemen. Qua volume is dit de grootste stimulans voor Transavia sinds haar oprichting in 2007. Tot nu toe waren de groeiplannen van het bedrijf gebaseerd op maximaal 5 vliegtuigen per vlucht. Desgevraagd maakte Transavia geen opmerkingen.

De onderneming is voornemens deze nieuwe vliegtuigen te gebruiken om zowel op het intra-Europese netwerk als op het Franse binnenlandse netwerk, dat Transavia nu wil bedienen, uit te breiden, teneinde de rekeningen op dit deel van het netwerk in 2023 weer in het groen te brengen. Aangezien Air France volledig van plan is een dialoog met de regio's aan te gaan om zijn strategie toe te lichten, zal de opleving van Transavia worden gespreid van de zomer van 2021 tot begin 2022. Uiteraard **zal dit belangrijke ontwikkelingsplan worden aangepast aan de gevolgen van de crisis op dat moment.** Na in juli en augustus 50% van de capaciteit te hebben geëxploiteerd, is het

bedrijf in september en oktober teruggevallen tot 40%. En het winterprogramma is nog niet vastgelopen.

Maar ook al is het moeilijk om meerjarenplannen op te stellen, **het idee voor de volgende twee of drie zomerseizoenen (na 2021) is om de groei van dezelfde orde voort te zetten. Dit betekent dat er grote uitdagingen zijn op het gebied van de opleiding van piloten (...).**

***Mijn opmerking:** Het probleem van de opleiding van piloten is al aan de orde geweest binnen de Air France-groep, bij Transavia. Een van de corrigerende maatregelen bestaat erin om piloten en A380-kapiteins, die sinds de uitschakeling van deze machine niet meer actief zijn geweest, voor te stellen om met de B737's van Transavia te vliegen.*

> **CMA CGM besturen Air Caraïbes en French Bee**

(bron Les Echos) 23 september - Terwijl de meeste luchtvaartmaatschappijen achter overheidssteun aanzitten om door de crisis heen te komen, is Jean-Paul Dubreuil, de eigenaar van Air Caraïbes en French Bee, erin geslaagd een nieuwe en belangrijke particuliere aandeelhouder aan boord te halen: niets minder dan de **op drie na grootste scheepvaartmaatschappij ter wereld, CMA CGM**. De familiegroep onder leiding van Rodolphe Saadé **heeft besloten een belang van 30% te nemen in het kapitaal van de divisie luchtvervoer van de Dubreuil Group, die naast Air Caraïbes en haar goedkope zusteronderneming French Bee een onderhoudsdochteronderneming en een vrachtdochteronderneming omvat**. Dit zal de twee Franse luchtvaartmaatschappijen in staat stellen om met optimisme naar de toekomst te kijken (...).

In totaal wordt verwacht dat de in Marseille gevestigde rederij ongeveer 70 miljoen euro zal investeren in de entiteit Dubreuil Aero Group, door middel van een kapitaalverhoging van 50 miljoen euro en aandeleninkoop voor 20 miljoen euro. **CMA CGM wordt zo de tweede grootste aandeelhouder van Air Caraïbes en French Bee, na de stichtende familie**.

Volgens Jean-Paul Dubreuil is de behoefte aan geld niet de belangrijkste motivatie voor deze alliantie (...). In het begin van de zomer had de Dubreuil-groep inderdaad een staatslening (PGE) van 150 miljoen euro aangevraagd en gekregen. "Maar we hebben er geen gebruik van gemaakt, want het distributiebedrijf keerde snel terug naar het niveau van voor de crisis", legt de voorzitter uit (...).

De alliantie met CMA CGM zou kunnen leiden tot synergieën in het vrachtvervoer, met name in de Franse overzeese departementen en gebieden, waar beide luchtvaartmaatschappijen sterk aanwezig zijn.

Vracht vertegenwoordigt al 7% van ons bedrijf", aldus Jean-Paul Dubreuil. Dankzij onze nieuwe A350's, die 15 tot 20 ton vracht kunnen vervoeren, en met de hulp van de klanten van CMA CGM, hopen we het beter te doen".

Maar voor de rest **blijven Air Caraïbes en French Bee's strategie en bestuur ongewijzigd (...)**.

***Mijn commentaar:** De vrachtzaken hebben het goed gedaan sinds het begin van de gezondheids crisis. De komst van een zeevrachtspecialist in de hoofdstad van Air Caraïbes en French Bee is een bron van hoop voor deze bedrijven.*

> **American Airlines leent 5,5 miljard dollar van de overheid...**

(bron AFP) 26 september - **American Airlines heeft vrijdag een lening van 5,5 miljard dollar van de Amerikaanse overheid afgesloten**, enkele dagen voor een cruciale deadline voor luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten, verzwakt door de (...). De regering heeft in totaal twee enveloppen van 25 miljard dollar gereserveerd om de luchtvaartmaatschappijen te helpen het hoofd te bieden aan de daling van het verkeer, waarbij de ene leningen verstrekt die moeten worden terugbetaald in ruil voor compensatie voor de belastingbetaler, de andere subsidies verstrekt in ruil voor een toezegging om tot 30 september geen banen te schrappen. De bedrijven waren terughoudend om de leningen te accepteren uit vrees dat ze te veel concessies zouden moeten doen. **Delta en Zuidwest hebben deze zomer de hulp van de overheid geweigerd.** De door American Airlines aanvaarde lening voorziet inderdaad in de toekenning van "warrants" aan het Amerikaanse Ministerie van Financiën, waarbij de financiële opbrengst kan worden omgezet in aandelen. De staat zou zo een minderheidsaandeelhouder van de onderneming kunnen worden. American Airlines heeft zich er ook toe verbonden geen dividend uit te keren en de beloning van bepaalde kaderleden te beperken tot twaalf maanden na de terugbetaling van de leningen. **Het bedrijf**, dat in juli ook 1,2 miljard dollar van Goldman Sachs ophaalde, **waarschuwde eind augustus dat het 19.000 werknemers in oktober zou moeten ontslaan als het subsidieprogramma niet werd verlengd.** Gevraagd door AFP, **zei zij niet op vrijdag of de overheidslening het project in de wacht zou zetten (...)**.

***Mijn commentaar:** In de Verenigde Staten, zoals in de meeste landen,*

ziet het uitgangsscenario eruit als een "W".

Het herstel in juli en begin augustus heeft lang op zich laten wachten. Sindsdien is er een terugval geweest die gedurende het hele winterseizoen zou kunnen voortduren, tenzij er voor het einde van de winter een vaccin beschikbaar is. Een plausibele hypothese gezien de vooruitgang van het onderzoek.

> Qatar Airways ontvangt 2 miljard dollar aan overheidssteun

(bron Air Journal) 28 september - **Qatar heeft de nationale luchtvaartmaatschappij Qatar Airways, die zij volledig in eigendom heeft, te hulp geschoten door het betalen van een voorschot van 7,3 miljard riyals (2 miljard dollar), dat zal worden gevolgd door de uitgifte van 730 miljoen aandelen aan de staat.**

"De „Luchtroutes van Qatar wordt gebruikt aan het onder ogen zien van uitzonderlijke uitdagingen, maar het jaar 2019-2020 is Æ©Æ©n van het moeilijkst in zijn geschiedenis geweest," het bedrijf bovengenoemd in een verklaring die zijn jaarverslag introduceert, toevoegend dat de staatssteun zal helpen de verliezen terugbetalen die in het fiscale jaar 2019-2020 worden opgelopen. **De pandemie in combinatie met de economische boycot van Qatar door vier Arabische landen en de liquidatie van Air Italy, dat voor 49 procent in handen is van Qatar Airways, resulteerde in een nettoverlies van 7 miljard riyals (1,92 miljard dollar) voor het bedrijf voor het fiscale jaar dat eindigde op 31 maart, bijna twee keer het verlies van vorig jaar (...).**

De Verenigde Arabische Emiraten, die een belangrijke markt waren voor Qatar Airways, hebben samen met Bahrein, Egypte en Saoedi-Arabië in juni 2017 een boycot opgelegd aan Qatar, waarbij ze al het luchtverkeer met dit land hebben stopgezet en het uit hun luchtruim hebben verbannen. Deze soennitische Arabische landen beschuldigen Doha ervan banden te hebben met extremistische islamitische groeperingen en te dicht bij het sjiiitische Iran te staan.

Qatar Airways is na de Emiraten (gevestigd in Dubai) de grootste luchtvaartmaatschappij in het Midden-Oosten. Het beschikt over een moderne vloot van 250 vliegtuigen die gedeeltelijk aan de grond zijn gehouden vanwege de vertraging in het luchtvervoer.

Mijn commentaar: *Op 17 september vertelde de Chief Strategy Officer van Qatar Airways, Thierry Antinori, aan Les Echos: "Door te blijven vliegen hebben we geen winst gemaakt, maar de inkomsten hebben de exploitatiekosten van de vluchten gedekt. We hebben minder geld verloren dan wanneer we alles hadden gestopt. In het eerste kwartaal*

hebben we zelfs onze verliezen verminderd ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. En we hebben genoeg geld gegenereerd om te voorkomen dat we onze aandeelhouder om financiële steun moeten vragen.

Tien dagen later kwam zijn verklaring te vervallen.

Dankzij deze kapitaalbreng zal Qatar Airways, een 25%-aandeelhouder van IAG, kunnen deelnemen aan de kapitaalverhoging van de Hispano-Britse groep voor een bedrag van ongeveer 700 miljoen euro.

Opgemerkt moet worden dat de rivaal van Qatar Airways, de Emiraten, op zijn beurt eind augustus 2 miljard dollar heeft ontvangen van de regering van Dubai.

> De Europese Commissie wil het "gemeenschappelijk Europees luchtruim" wijzigen om de CO2-uitstoot te verminderen

(bron: Air Journal) 23 september - **De Europese Commissie heeft gisteren een nieuw voorstel voor een "gemeenschappelijk Europees luchtruim" ingediend.** Dit is bedoeld om het drukke verkeer te ontlasten (met uitzondering van gezondheidscrises) en zo de CO2-uitstoot te verminderen.

De versnippering van het nationale luchtruim binnen de Europese Unie (EU) leidt ertoe dat sommige luchtvaartmaatschappijen niet de meest directe route gebruiken om heffingen te vermijden. Of om op lagere hoogtes te vliegen om congestie te voorkomen en zo meer brandstof te verbruiken en vertragingen op te wekken. **Alleen al in 2019 zouden vertragingen en omwegen ongeveer 6 miljard euro hebben gekost en 11,6 miljoen ton onnodige CO2-uitstoot hebben veroorzaakt, aldus de Europese Commissie (...).**

Een van de ideeën van het gemeenschappelijk luchtruim, dat sinds 1999 op stapel staat, was het creëren van negen regionale luchtruimblokken om de doorstroming van het verkeer te vergemakkelijken en de bewaking te beheren. Zo zou België in het grootste blok, bestaande uit Frankrijk, Duitsland, Nederland, Luxemburg en Zwitserland, zijn opgenomen. Maar dit al te rigide en restrictieve concept leidde tot blokkades en werd opgegeven. Een van de problemen hield bijvoorbeeld verband met de status van de luchthaven van Gibraltar, die tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk wordt betwist. Met de Brexit is dit obstakel uit de weg geruimd, zo blijkt uit het nieuwe voorstel van de Europese Commissie voor een

"gemeenschappelijk Europees luchtruim".

De nieuwe aanpak bevordert een flexibelere regionale samenwerking tussen luchtverkeersexploitanten, door middel van allianties die meer gebaseerd zijn op de behoeften (infrastructuur, capaciteit) en gegevensuitwisseling", legt commissaris Adina Valean uit.

In het nieuwe voorstel zou het niet langer de Europese Commissie zijn, maar een professionele Europese economische regulator die de prestaties van "en-route" diensten zou beoordelen. Om de administratieve lasten te verminderen, zou dit nieuwe orgaan worden geïntegreerd in het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Ook zouden de nationale toezichthoudende autoriteiten worden versterkt en de verantwoordelijkheid krijgen om de prestaties van de diensten te beoordelen in plaats van de Europese Commissie, zoals nu het geval is.

Mijn opmerking: een herontwerp van het luchtverkeer zou het brandstofverbruik en dus de uitstoot van broeikasgassen verminderen.

Naast de oplossingen die in het artikel worden gepresenteerd, zijn er nog andere, zoals de systematisering van de continue afdaling. Dit is een techniek die de piloten in staat stelt de daalfase uit te voeren en tegelijkertijd de niveaувluchtfasen zoveel mogelijk te vermijden. De motorbelasting wordt verminderd, waardoor de geluidsoverlast wordt beperkt en brandstof wordt bespaard.

Roissy-CDG, Orly en Nice hebben de laagste percentages voor continue afdalingen in Frankrijk: respectievelijk 26%, 37% en 29% (DGAC-cijfers voor 2019). Er is veel ruimte voor verbetering.

> Rolls-Royce, de toekomstige achilleshiel van Airbus?

(bron: Le Journal de l'Aviation) 22 september - Zoals bekend is de **positie van de motorenfabrikant Rolls-Royce sinds het begin van de pandemie bijzonder delicaat en zijn de** vooruitzichten voor herstel op de markt voor breedrompvliegtuigen duidelijk niet rooskleurig, met reisbeperkingen die aanhouden en luchtvaartmaatschappijen die hun financiële situatie van dag tot dag zien verslechteren (...). Tot overmaat van ramp heeft het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie al officieel verlaten, maar de handelsovereenkomst die de betrekkingen tussen de beide zijden van het Kanaal zal regelen, is nog steeds in de maak, met nog maar drie maanden te gaan voor het einde van de overgangperiode.

De motorfabrikant heeft in de eerste helft van het jaar al 3 miljard

pond aan contant geld verbrand, en de komende zes maanden zullen waarschijnlijk net zo slecht zijn als de situatie in het luchtvervoer niet verbetert. Het is niet verrassend dat Rolls-Royce op zoek is naar een extra 2,5 miljard pond om zijn balans weer in evenwicht te brengen, ondanks de grote bezuinigingsmaatregelen die al zijn genomen, waaronder de eliminatie van 17% van het personeelsbestand, ook al betekent dit dat we ons moeten richten op staatsinvesteringsfondsen zoals het Singaporese GIC.

En ook al lijkt de plaats van Rolls-Royce in de drie nul-emissieconcepten die Airbus in zijn langetermijnstrategie voorstelt, zeer moeilijk te begrijpen, het **is duidelijk dat er bij de Europese vliegtuigbouwer nog heel lang geen nieuwe programma's voor breedrompvliegtoegen zullen komen. De commerciële toekomst van dit marktsegment bij Airbus rust uiteindelijk als nooit tevoren op de schouders van de Britse motorenfabrikant, op zijn vermogen om zijn producten te verbeteren en de after-sales service ervan nog minstens twee decennia lang te garanderen.**

Rolls-Royce is een cruciaal onderdeel van de toeleveringsketen van de Europese vliegtuigfabrikant, een schakel die op de lange termijn is verzwakt en **nu buiten het bereik van de EU-steun valt.** Dit kan ook de toekomstige achilleshiel van Airbus zijn.

***Mijn commentaar:** De Britse motorfabrikant Rolls-Royce rust alle Airbus A350's uit. Een mislukking van zijn kant zou nadelig zijn voor Airbus.*

> IATA wil testen voor iedereen verplicht stellen voor het instappen.

(bron Le Journal de l'Aviation) 23 september - Wanhopig om te zien dat de quarantainemaatregelen zich vermenigvuldigen en de hervatting van het luchtverkeer doorbreken, heeft de **IATA** haar standpunt over de tests herzien. De vereniging **beveelt nu aan om de covid-tests voor het instappen systematisch en wereldwijd verplicht te maken.**

"We hebben deze beslissing niet lichtvaardig genomen," zei Alexandre de Juniac, IATA-directeur-generaal. Hij legde uit dat de vereniging nu van mening is dat dit de enige manier is om het luchtvervoer te hervatten, op een moment dat het internationale verkeer 92% heeft verloren. De **invoering van tests vóór het instappen zou alle passagiers geruststellen**, aangezien dit ervoor zou zorgen dat mensen die tegelijkertijd reizen geen symptomen hebben en de harmonisatie van het proces op mondiaal niveau zou de reizigers ook

geruststellen over de manier waarop zij bij aankomst zullen worden behandeld (...).

Eurocontrol had al eerder aangegeven dat de herstelcurve voor het verkeer in Europa in september was gebroken en tot het einde van het jaar meer in de richting van stagnatie ging, met een daling van het verkeer met 50% tot 60% ten opzichte van 2019. Eamonn Brennan, de directeur-generaal van Eurocontrol, was op 22 september nog pessimistischer en zei te vrezen dat het verkeer nog lager zou zijn dan voorspeld, gezien de huidige trends.

IATA beveelt het gebruik aan van antigeentests, die in oktober beschikbaar zouden kunnen zijn en het voordeel hebben dat ze in ongeveer 15 minuten (...) een resultaat opleveren.

Het voorstel is al besproken binnen de ICAO en bilateraal met verschillende regeringen. Het is echter noodzakelijk om gemeenschappelijke, wereldwijde normen te definiëren, zodat het resultaat bij aankomst overal wordt geaccepteerd. Deze harmonisatie van de maatregelen tussen de lidstaten is tot nu toe zeer gebrekkig geweest (...).

Mijn opmerking: Het is belangrijk dat de Covid-19-tests in alle landen worden veralgemeend om de passagiers gerust te stellen.

Hoe kan een passagier vertrouwen hebben om te reizen als hij bij aankomst in het buitenland wordt getest, maar niet bij terugkeer naar zijn eigen land?

Beurspersoverzicht ...

> Air France-KLM: complexe situatie, Oddo blijft neutraal

(bron: CercleFinance) 24 september - Ondanks de piek van het zomerseizoen heeft Air France-KLM sinds eind augustus een "aanzienlijke verslechtering" doorgemaakt, aldus Oddo, die ook melding maakt van het slechte zicht tijdens het winterseizoen. **In het vierde kwartaal wordt gestreefd naar 60% van de capaciteit op korte en middellange afstand in 2019 en 50% voor de lange afstand.**

In een voorzichtig scenario is Oddo van mening dat het **liquiditeitsniveau voldoende zou moeten zijn "om te voldoen aan de financieringsbehoeften van een boekjaar 2021 dat geen significante verbetering te zien zal geven".**

Door de zeer hoge kortetermijnvolatiliteit handhaaft Oddo uiteindelijk zijn neutrale aanbeveling en verlaagt het zijn prijsdoel tot 4 euro (in

vergelijking met 4,2 eerder).

> **Air France-KLM: een beetje bezorgd over de opmerkingen van de makelaar**

(bron: CercleFinance) 25 september - Air France-KLM daalde met bijna 5% tegen de achtergrond van een **Credit Suisse-rating**, die haar 'underperformance' mening bevestigt en haar koersdoel met 15% verlaagt tot 2,20 euro voor de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij.

Op sectoraal niveau **voorspelt**

de financiële tussenpersoon **nu een daling van 65% van het zakenverkeer in 2021 ten opzichte van 2019**, en verwacht hij een geleidelijk herstel van 10-20% in 2024.

Met ongeveer 30-35% van de passagiersinkomsten van Air France-KLM die in 2019 door zakelijk verkeer worden gegenereerd, zijn deze vooruitzichten bijzonder somber voor de luchtvaartmaatschappij", waarschuwt de makelaar, die het verwachte exploitatieverlies voor 2021 heeft verhoogd van 706 miljoen euro tot 1,7 miljard euro.

Mijn commentaar: Voor het eerst ligt de koers van het aandeel Air France-KLM onder de drie euro. In 2012 was de koers van het aandeel voor korte tijd gedaald tot 3,01 euro.

> **Air France KLM nog steeds in het rood**

(bron Boursier com) 28 september - Air France KLM slaagt er niet in haar hoofd op te tillen. Terwijl de markt maandag met meer dan 2% steeg, blijft de koers van het aandeel van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij in het rood steken, met een daling van 0,4% tot 2,95 euro. **Het schrikbeeld van een aanstaande kapitaalverhoging ter versterking van de balans van de groep blijft wegen op de waarde**, terwijl de vervoerder, die in de eerste helft van het jaar een exploitatieverlies van 1,55 miljard euro leed, naar verwachting een exploitatietekort van bijna 3 miljard euro voor het hele jaar zal boeken. Vorige maand meldde zij dat zij door de crisis 10 miljoen euro per dag verloor.

(...) Volgens de 'Bloomberg'-consensus **is er nu slechts één specialist die aanbeveelt de voorraad te 'kopen', terwijl er elf 'houden' en elf 'verkopen'**. De gemiddelde doelstelling voor 12 maanden is vastgesteld op 3,13 euro.

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 28 september af op **2.979 euro**. Het is **-11,86%** in één week tijd, waardoor de daling in de afgelopen drie weken is uitgekomen op **-22%**. De zwakke verkeersprognoses voor het vierde kwartaal (aangekondigd door de meeste luchtvaartmaatschappijen) en het vooruitzicht op herkapitalisatie liggen aan de basis van deze daling.

Vóór 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 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 gezondheids crisis.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) **stijgt met \$1 tot \$42**. Bij 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](#). 10683 mensen ontvangen dit live persoverzicht