

Met de crisis wordt de staatsaandeelhouder de staatsbrandweerman voor strategische bedrijven (Air France-KLM, SNCF...).



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°778, 19 oktober 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*

> **Met de crisis wordt de staatsaandeelhouder de staatsbrandweerman voor strategische bedrijven (Air France-KLM, SNCF, enz.).**

(bron: La Tribune) 16 oktober - Door de crisis zijn de aandeelhoudersoriëntaties van de staat veranderd. Toen de vermogenswaarde van de bedrijven in de portefeuille instortte, maakte de tijd voor het afstoten van participaties plaats voor noodinterventies om strategische bedrijven te redden die door de crisis verzwakt waren. Een twintigtal van hen zijn geïdentificeerd door **het State Equity Investment Agency (APE)** en worden als melk op de kachel in de gaten gehouden. Als ze geld nodig hebben, kunnen ze snel geholpen worden, zoals Air France en Renault dat sinds afgelopen voorjaar doen. Resultaat: de investeringsdoctrine van de APE is in 2017 vereenvoudigd en herzien. Terwijl het de bedoeling was dat de staat in het kapitaal van drie categorieën bedrijven zou blijven (bedrijven die onder de soevereiniteit vallen, zoals Defensie en Nucleair, grote openbare dienstverleningsbedrijven en ten slotte bedrijven waarvoor steun nodig was, zoals Dexia en PSA in het verleden), **richt het zich nu op twee soorten bedrijven**, Martin Vial, de commissaris voor Staatsholdings, gaf deze donderdag aan tijdens een bijeenkomst met de pers: "**degenen waarvan het model diep en duurzaam wordt beïnvloed of gewijzigd door Covid-19**", zoals Air France, ADP of

**SNCF, en "degenen die zeker sterk worden beïnvloed door Covid, maar waarvan het economische model niet ter discussie wordt gesteld, zoals de automobielsector",** legde hij uit.

Voor bedrijven uit de eerste categorie is de Staat klaar om de brandweerman te spelen. Haar aandeelhoudersbeleid zal zich richten op "reddingsoperaties", door "het versterken van het eigen vermogen van bedrijven die ze zijn kwijtgeraakt", en door het begeleiden van "hun verandering van strategie, zodat hun bedrijfsmodel veerkrachtig kan blijven", zei de directeur van de EPA.

**Zo zijn operaties ter versterking van de kapitaalbasis gepland voor Air France-KLM, dat in** het voorjaar al een aandeelhouderslening van 3 miljard euro van de Franse staat en een staatsgarantie voor een banklening van 4 miljard euro heeft gekregen. Maar ook voor de SNCF. "Het bedrijfsmodel van Air France-KLM wordt op verschillende manieren beïnvloed. Het Premium cliënteel is bijna verdwenen en voordat het op grote schaal terugkomt, kan het nog even duren voordat het terugkomt, omdat dit cliënteel niet meer reist. De tweede ontwikkeling, de Covid-crisis, heeft ook de eisen op het gebied van het milieu versterkt. De groep heeft zich massaal in de schulden gestoken. Uiteindelijk zal het eigen vermogen van de groep moeten worden versterkt. Het zeer goede nieuws is dat deze ondersteuningsplannen de liquiditeitscapaciteit van het bedrijf zullen verhogen, en er zijn geen dringende kortetermijnkwesties (contant geld, nota van de redacteur)," verklaarde Martin Vial, erop wijzend dat **deze publieke steun een impact zal hebben op het bestuur van de groep.**

Ter herinnering, dit is uiterst gecompliceerd sinds de plotselinge komst begin 2019 van de Nederlandse staat in de hoofdstad van Air France-KLM op het niveau van het 14%-belang van de Franse staat. Met deze operatie claimen de Nederlanders meer rechten binnen de groep om hun beslissingen te beïnvloeden.

**"Het**

is duidelijk dat **het relatieve gewicht van de Franse en Nederlandse staten uiteindelijk zal afhangen van de financiële inspanning die elk van hen levert.** In de versterking van het eigen vermogen die met de onderneming zal worden besproken, zal de interventie die de Franse en Nederlandse regering kunnen uitvoeren uiteindelijk de evolutie van het bestuur bepalen", voegde de EPA-commissaris eraan toe.

De steun van Frankrijk aan Air France was in het voorjaar het dubbele van die van Nederland (3,5 miljard euro). **Volgens analisten heeft de groep binnen een jaar tussen de 3 en 5 miljard euro aan nieuw geld nodig.**

De SNCF zal ook onderworpen zijn aan een versterking van haar eigen vermogen. Minder dan een jaar na de overname van 25 miljard EUR

van de schuld van de SNCF wordt de tweede tranche van 10 miljard EUR in 2022 niet ter discussie gesteld. Ook de compenserende maatregelen die de staat van de onderneming vraagt, zijn niet van toepassing. Ze zijn nog steeds 'relevant en geldig', volgens Martin Vial. "De SNCF moet vanaf 2022 en vóór 2025 op groepsniveau een positieve vrije kasstroom kunnen genereren voor de SNCF Réseau. Deze twee benoemingen worden gehandhaafd in het kader van de werkzaamheden ter versterking van het eigen vermogen en de financiële steun waaraan wij met de SNCF werken", zei hij (...).

**Om deze reddingsacties te kunnen uitvoeren, beschikt de EPO over een enveloppe van 20 miljard euro die door het Parlement is goedgekeurd**, "een buitengewone stakingsmacht", aldus Martin Vial. Dit manna zal "worden gebruikt volgens de behoeften van het bedrijfsleven, niet alleen de portefeuille, maar ook anderen die de steun van de staat willen", aldus de EPO-commissaris. Het zal beschikbaar zijn als onderdeel van de tijdelijke versoepeling van de EU-staatssteunregels.

Voor de tweede categorie van bedrijven waarin de Staat zal blijven investeren, dat wil zeggen bedrijven die lijden maar waarvan het economisch model niet ter discussie staat, zou er volgens Martin Vial "eenmalige financiële steun kunnen zijn, maar vooral steun voor herplaatsing, omdat deze crises altijd perioden van herconcentratie kennen en het onze doelstelling is dat de bedrijven in onze portefeuille consolidatoren zijn in plaats van consolidatoren". (...)

***Mijn opmerking:*** Aan het begin van de gezondheids crisis begrepen de luchtvaartmaatschappijen al snel dat deze crisis lang zou duren en dat ze aanzienlijke gevolgen zou hebben voor hun financiële gezondheid.

*Gedwongen om steun te vragen aan hun aandeelhouders en hun toezichhoudende autoriteiten, beoordeelden zij het steunbedrag op basis van een "V"-scenario: een snelle daling van de activiteit, gevolgd door een terugvordering over twee tot vier jaar.*

*Tot begin augustus leek deze hypothese realistisch. Maar de heropleving van de epidemie in bijna alle landen heeft hun plannen gedwarsboemd.*

*Vandaag de dag zijn de meeste luchtvaartmaatschappijen van mening dat de verkregen steun onvoldoende zal zijn en dat ze hun eigen vermogen weer moeten opbouwen (zie het artikel in de sectie Stock Exchange Press Review).*

## > Overheid hoeft KLM niet te redden (Le gouvernement n'a pas à sauver KLM)

(bron De Volkskrant vertaald met DeepL) 14 oktober - Kees Cools - voormalig hoogleraar corporate finance en governance en onderzoeker aan de Universiteit van Tilburg.

**Na de € 3,4 miljard aan (staatsgegarandeerde) leningen voor KLM wil minister Hoekstra van Financiën het nu hebben over versterking van het eigen vermogen van KLM. Moet de KLM worden gered?** Indien mogelijk, maar niet door de overheid.

(...) KLM is niet van vitaal belang voor de Nederlandse economie. Als de KLM moet worden gered, doen tientallen, zo niet honderden andere bedrijven dat ook.

Bovendien staat het faillissement los van de levensvatbaarheid van een onderneming. Na een eventueel faillissement zou de KLM opnieuw kunnen starten, of zouden vliegtuigen, landingsrechten en andere activa door andere luchtvaartmaatschappijen kunnen worden gekocht. (...)

Wat gebeurt er in de politiek? Waarom laten we de markt niet zijn werk doen en die miljarden elders aanzienlijk uitgeven? (...) Ogem, Fokker, DAF, V&D, Imtech (22.000 medewerkers, failliet in 2014), DSB Bank, KPN en Hema, geen van hen kon rekenen op overheidssteun. Waarom zijn de tienduizenden werknemers van deze bedrijven in de ogen van de Haagse politiek minder waardevol dan de werknemers van de KLM?

**Waarom zegt minister Hoekstra in verband met de redding van de KLM dat "wij dit alles doen om het bedrijf te redden en zoveel mogelijk banen te behouden" en niet andere bedrijven?** Misschien kunnen er elders meer banen worden gered met minder geld.

In kringen in Den Haag wordt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeduid als "het blauwe ministerie". Staatssteun houdt "onze blauwe trots in de lucht", aldus minister Van Nieuwenhuizen.

Bovendien **wordt niet alleen de KLM, maar de hele luchtvaartsector - als grote vervuiler overigens - bevoordeeld en ten onrechte gesubsidieerd**, met nul BTW op tickets, nul accijns op brandstof (...), neemt de sector niet deel aan het klimaatakkoord van Parijs en betaalt hij geen CO2-belasting.

We zien twee problemen. Ten eerste is er geen sprake van marktfalen en toch grijpt de overheid in. Met miljarden. Het is een kostbare vorm van overheidsfalen. En ten tweede **wordt de KLM ten onrechte behandeld als... van vitaal belang voor onze economie**. De eerste blijkt naïviteit of onwetendheid te zijn, een reddingsreflex? Het tweede is een groot taboe in de Tweede Kamer in Den Haag.

Op basis van een soort bekrompen visie heeft Den Haag de verkeerde beslissingen genomen. Meer primaire emoties en gevoelens van blauw instinct dan economische rationaliteit en gezond verstand. Het is

belangrijk om dit debat in alle duidelijkheid te voeren en Den Haag weer op het pad van de (economische) rationaliteit te brengen.

**Er zijn grote maatschappelijke uitdagingen (onderwijs, klimaat, coronavirus, groeiende sociale kloof, etc.) waarbij de rol van de overheid onontbeerlijk is en er miljarden mee gemoeid zijn. Het zou beter zijn om de markt zijn werk te laten doen.**

*Mijn commentaar: Het debat over de toekomst van de KLM is in Nederland intens.*

*Sommige leden van het Europees Parlement hebben gevraagd om een impactstudie over een splitsing van de Air France-KLM-groep. Anderen betwijfelen, zoals in bovenstaand artikel, de gepastheid van de aan KLM verleende steun.*

*Deze vragen zijn legitiem; de Nederlandse regering heeft ze beantwoord door te stellen dat KLM onmisbaar is en dat haar toekomst binnen de Air France-KLM groep ligt.*

*U heeft hier al meerdere malen artikelen gelezen waarin u de vrees van KLM-medewerkers voor de toekomst van hun bedrijf binnen de Air France-KLM-groep heeft verwoord. Een trouwe lezer die al jaren in Nederland woont, stelde me enigszins gerust door te zeggen dat hij "verrast was door het gezond verstand van de KLM-medewerkers op sociale netwerken".*

**> Topman Transavia: 'De diepte van de crisis laat zich moeilijk raden' (PDG de Transavia : "La profondeur de la crise est difficile à deviner")**

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met Deepl) 18 oktober - Transavia NL hoopte dit jaar de omzetlimiet van 1 miljard euro te overschrijden, maar door de Covid-19-crisis kon dit groeiscenario snel worden losgelaten. Dit jaar werd gekenmerkt door Code Oranje, overheidssteun en een sterke daling van de activiteit. "Het is een echte achtbaan", zegt CEO Marcel de Nooijer.

(...) **Transavia NL (...) is een proef gestart waarbij passagiers een speciale maaltijd aan boord kunnen laten bezorgen door een cateraar (...).** Dit is een van de manieren waarop Transavia NL uit de crisis probeert te komen. (...)

Transavia NL, dat 2200 voltijdse werknemers in dienst heeft, heeft staatssteun gebruikt om de arbeidskosten te verminderen. De geplande investeringen zijn uitgesteld en 150 flexwerkers zijn naar huis gestuurd. (...) **De onderneming heeft ook een project voor het leasen van vier**

### **vliegtuigen opgegeven.**

Transavia NL vliegt momenteel op 35% van haar capaciteit. Steeds meer landen vallen onder de code oranje en zijn niet meer toegankelijk voor onnodig reizen. (...)

*De overheid biedt de moedermaatschappij van Transavia, KLM, financiële steun in ruil voor de herstructurering. Hoe vordert Transavia NL in de onderhandelingen?*

### **We zijn nog steeds in onderhandeling over een**

**herstructureringsplan.** Er is overeenstemming bereikt met het grond- en cabinepersoneel. Op dit moment bespreken we de arbeidsvoorwaarden met de meer dan 600 piloten van Transavia NL. Ik verwacht geen ontslagen, maar het is moeilijk om de diepte van de crisis in te schatten. **Ik hoop op een herstel in 2023 of 2024**, maar ik ben al te optimistisch geweest.

*Waarom gaat Transavia NL nu pakketreizen aanbieden? Veel aanbieders zijn al actief op dit gebied. Uw concurrenten zeggen dat u staatssteun ontvangt, maar dat is niet het geval. Is deze kritiek terecht?*

Deze kritiek is verbazingwekkend. We hadden dit al lang gepland, maar Covid-19 heeft het niet gehaald. **De markt voor pakketreizen is zeer dynamisch.** (...) **Vergeet niet dat het hulpprogramma van de overheid een lening is die we moeten terugbetalen.** Daar moeten we geld voor verdienen. Het **aanbieden van pakketreizen is een manier om dit te doen.** Maar we blijven ook een betrouwbare partner voor reisbureaus. We gaan de klant echt geen andere prijs in rekening brengen voor onze pakketreizen".

*De firma houdt vast aan de opening van de luchthaven van Lelystad. Gaat Transavia NL daar vluchten naartoe verhuizen?*

Ja, dat zal wel. Op de lange termijn **biedt Lelystad ons de mogelijkheid om ons activiteitsniveau te herstellen. We hebben deze luchthaven nodig om onze slots en nachtvluchten te recupereren.** Het totale aantal nachtvluchten vanaf Schiphol moet worden teruggebracht en dat gaat ons aan. We vliegen vaak drie retourvluchten per dag en dat kan alleen als je aan het eind van de dag vliegt. Anders worden kaartjes duurder. En het DNA van ons bedrijf is dat we reizen mogelijk willen maken voor iedereen, niet alleen voor mensen met een grote portemonnee".

***Mijn commentaar: Waarom Transavia NL vluchten van Schiphol naar Lelystad overzetten?***

*De luchthaven Schiphol is in 2019 verzadigd. De activiteit daar is*

*gemaximeerd op 500.000 jaarlijkse bewegingen. Het lijkt erg moeilijk om deze beperking te veranderen zonder de overlast voor de omwonenden te vergroten.*

*Daarom is het de bedoeling om de luchthaven van Lelystad te openen, waarnaar voornamelijk "vakantievluchten" zouden worden overgeheveld. De beslissing is verschillende keren uitgesteld. Er moet nu worden gewacht tot de parlementsverkiezingen in maart, zodat de toekomstige regering een standpunt kan innemen.*

## > Delta verlaagt de kosten om twee magere jaren aan te pakken

(bron AFP) 13 oktober - "Hoewel er nog een lange weg te gaan is, (...) zien we geleidelijk aan verbeteringen in ons bedrijf (...)", aldus Ed Bastian, CEO van Delta Airlines (...). Het belangrijkste is dat **de consument steeds meer vertrouwen heeft in het feit dat hij midden in een pandemie vliegt, waardoor** de industrie geleidelijk aan het hoofd boven water zou moeten komen te staan. (...) Maar **een terugkeer naar de normale situatie wordt niet verwacht voor ten minste twee jaar** (...).

**Delta** (...) heeft dinsdag het seizoen van de financiële resultaten van het derde kwartaal voor de luchtvaartmaatschappijen ingehuldigd. En **meldde een zwaar verlies van 5,379 miljard dollar, slechts iets minder dan het verlies van 5,7 miljard dollar dat in het tweede kwartaal werd geregistreerd**, toen een groot deel van de wereldbevolking gedwongen werd thuis te blijven in een poging om de verspreiding van Covid-19 tegen te houden. De omzet is met 3 miljard dollar slechts een kwart van die van het derde kwartaal van 2019 (...).

Om deze tegenwind het hoofd te bieden, heeft Delta Airlines zijn kaspositie verhoogd, met \$21,6 miljard aan liquide middelen eind september, vergeleken met \$15,7 miljard eind juni. Delta kon zijn dagelijkse verliezen licht verminderen, tot \$24 miljoen per dag voor het kwartaal, vergeleken met \$27 miljoen in het vorige kwartaal. Het doel is om de verliezen met nog eens de helft te verminderen tot \$10-12 miljoen per dag in december (...). Daarnaast hebben ongeveer **18.000 Delta-medewerkers de groep verlaten in het kader van een vrijwillig ontslagprogramma, waardoor** de personeelskosten met 32% zijn gedaald ten opzichte van het derde kwartaal van 2019 (...). Maar het bedrijf heeft al gewaarschuwd dat het op 1 november met 1.700 piloten kan scheiden als het er niet in slaagt om een akkoord te bereiken met hun vakbond.

(...) **Delta** (...) wacht, net als haar concurrenten, **op de vraag of er**



**nieuwe overheidssteun aan hen zal worden verleend.** Het is in principe niet controversieel, maar met nog drie weken te gaan voor de presidentsverkiezingen staat de kwestie nu in het middelpunt van gespannen discussies tussen het bestuur van Troef en de Democratische congresvertegenwoordigers (...).

***Mijn commentaar:** Luchtvaartmaatschappijen hoopten op een herstel in het derde kwartaal. Dit is niet het geval geweest, zoals de resultaten van Delta Air Lines aangeven.*

### > **Canada: Naar overheidsbemoediging met luchtvaartmaatschappijen?**

(bron Air Journal ) 19 oktober - **De federale regering sluit niet uit dat zij een aandelenbelang neemt in luchtvaartmaatschappijen zoals Air Canada of WestJet om hen te helpen de Covid-19-pandemie te overleven.**

**Het voorbeeld van Lufthansa, waarin de Duitse regering 20% van het kapitaal in handen heeft in ruil voor 9 miljard euro aan steun, werd zondag aangehaald door de minister van intergouvernementele zaken (...):** "We hebben nog geen beslissingen genomen, maar het is een optie die deel uitmaakt van de discussies" (...). De federale overheid kon beslissen om aan de redding van dragers te vliegen „in de hoop dat de industrie nog gezond zal zijn wanneer de gevolgen van de pandemie zijn gezakt en de reizigers terug op vliegtuigen zijn," hij voegde toe. Maar de Lucht Canada, WestJet, Porter Airlines en andere Air Transat „kunnen niet verwachten om een lege cheque te krijgen," de gewaarschuwde minister. Zij zullen „de verantwoordelijkheid voor terugbetalingen voor geannuleerde vluchten" moeten nemen en zullen een eind aan het principe van holdingsactiva tot toen.... moeten maken.

***Mijn commentaar:** Voor de goede orde: de in dit artikel genoemde redding van Lufthansa voorziet dat de Duitse staat 20% van de groep voor 300 miljoen euro in beslag neemt, naast een injectie van 5,7 miljard euro aan niet-stemgerechtigde fondsen.*

### > **British CNIL verlaagt de boete voor British Airways in financiële moeilijkheden**

(bron L'usine digitale) 16 oktober - Het Information Commissioner's Office (ICO) - **het equivalent van de CNIL in het Verenigd Koninkrijk** - heeft **de boete die British Airways is opgelegd na de diefstal van 400.000 stuks klantgegevens in 2018 verlaagd tot 20 miljoen pond.**



**Het bedrag van de boete was oorspronkelijk vastgesteld op 184 miljoen GBP, of ongeveer 202 miljoen EUR (...).**

202 miljoen (" 202 miljoen). De financiële moeilijkheden als gevolg van de gezondheids- en economische crisis in verband met Covid-19 hebben het besluit van de ICO gemotiveerd. De Britse CNIL verklaarde dat de vermindering van de boete was goedgekeurd door andere nationale gegevensbeschermingsautoriteiten (...). Maar de ICO wijst erop dat de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk blijft voor het uitlekken van gegevens, ook al is de boete lager.

"De mensen hebben hun persoonsgegevens toevertrouwd aan British Airways, dat geen adequate maatregelen heeft genomen om de veiligheid van die gegevens te waarborgen", zei ICO-commissaris Elizabeth Denham in een verklaring. **"Hun passiviteit was onacceptabel en trof honderdduizenden mensen, en** veroorzaakte wat angst en verdriet. Daarom hebben we BA 20 miljoen pond beboet, de grootste boete tot nu toe. Wanneer organisaties slechte beslissingen nemen over de persoonlijke gegevens van mensen, kan dit een echte impact hebben op het leven van mensen (...)", vervolgt ze.

Hoewel de **boete van £20 miljoen de hoogste is die ooit door de ICO is opgelegd... is het een belangrijke stap terug ten opzichte van de £184 miljoen die eerder werd opgelegd en die in 2018 nog steeds 1,5% van de inkomsten van het bedrijf vertegenwoordigde.**

### **> Duitse chartermaatschappij Condor ontvangt nieuwe steun**

(bron La Quotidienne) 14 oktober - Te midden van ernstige financiële moeilijkheden heeft **Condor hulp moeten vragen aan de Duitse regering, die haar zojuist een kredietlijn van 256 miljoen euro heeft toegekend.**

*Mijn commentaar: In april had de Duitse chartermaatschappij Condor, voorheen een dochtermaatschappij van Thomas Cook, al 550 miljoen euro aan leningen ontvangen met een garantie van de Duitse regering.*

### **> Ryanair reduceert zijn capaciteit voor het winterseizoen verder**

(bron L'antenne) 16 oktober - **Ryanair zal deze winter opnieuw zijn vluchtcapaciteit terugbrengen tot 40% van het niveau van vorig jaar** voor de periode, in vergelijking met de oorspronkelijk geplande 60%. De Ierse luchtvaartmaatschappij voegt hieraan toe dat **haar bases in Cork en Shannon, Ierland, en Toulouse voor het seizoen, van november tot maart, zullen sluiten.**

De lagekostenmaatschappij zal ook het aantal vliegtuigen op haar bases in België, Duitsland, Spanje, Portugal en Wenen drastisch verminderen. De vervoerder wil 65% van zijn netwerk onderhouden, maar met een verminderde frequentie door te vertrouwen op een bezettingsgraad van 70%. Ryanair kondigde eind september de opening aan van een nieuwe basis in Beauvais in december.

### > **Noors: bedreiging op London-Gatwick, 787 verkocht**

(bron Air Journal) 14 oktober - De goedkope luchtvaartmaatschappij **Norwegian Air Shuttle overweegt een kwart van haar personeel op de luchthaven van Londen-Gatwick te ontslaan**, omdat zij de kostenbesparende inspanningen om de Covid-19-pandemie te overleven, opvoert. Het heeft ook twee van zijn Boeing 787-9 Dreamliner vliegtuigen verkocht aan Neos.

In 2015 werd de Noorse basis voor goedkope vluchten in Gatwick in gebruik genomen en nu wordt er 45 dagen lang met de vakbonden onderhandeld over de toekomst van de 1142 werknemers. Een woordvoerder bevestigde dat ongeveer 259 posities, voornamelijk piloten, stewards en stewards, het doelwit waren van de maatregel. Noors (...) had in het voorjaar 90% van zijn personeel ontslagen, of 7300 werknemers, van wie sommigen in de zomer werden teruggeroepen toen het zijn beperkte activiteiten opnieuw opstartte (...).

**Noors had afgelopen december zes paar slots op Heathrow verworven**

, in de hoop in de zomer van 2020 een route naar Orlando te lanceren; **de gezondheidscrisis maakte natuurlijk een einde aan de plannen, en het gaf de slots terug in februari (...).**

### > **De Boeing 737 MAX is "veilig", volgens de baas van de Europese Luchtstrijder...**

(Reuters bron) 19 oktober - **Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) zegt tevreden te zijn met de aanpassingen aan de Boeing 737 MAX.** "Onze analyse toont aan dat het veilig is, en dat het bereikte veiligheidsniveau voor ons hoog genoeg is", zei EASA-directeur Patrick Ky in een interview met het bureau Bloomberg op vrijdag 16 oktober. Het EASA zou dan in november een ontwerp-luchtwaardigheidsrichtlijn over de 737 MAX kunnen publiceren. (...)

**De baas van het EASA benadrukte echter het belang van de ontwikkeling van een nieuwe "synthetische sensor" om de redundantie van de vliegtuigsystemen te verbeteren in geval van**

**een storing in de twee aanvalssondes.** "We kunnen een nog hoger niveau van veiligheid bereiken," zei Patrick Ky. De ontwikkeling van deze nieuwe sensor zal naar verwachting echter pas in 2022 leiden tot de certificering van de 737 MAX 10.

In de Verenigde Staten heeft American Airlines op 18 oktober aangekondigd dat zij van plan is haar Boeing 737 MAX tegen eind 2020 weer commercieel te gaan exploiteren. Dit blijft afhankelijk van het opnieuw vrijgeven van het vliegtuig voor een vlucht in de Verenigde Staten door de Federal Aviation Administration (FAA). (...) Het bedrijf zegt dat het de passagiers zal informeren dat ze een 737 MAX vliegen.

***Mijn opmerking:** ik ben verbaasd dat de Boeing 737 Max weer in gebruik wordt genomen terwijl er verbeteringen worden aangebracht aan het systeem dat bij de twee dodelijke ongelukken betrokken was. Vooral omdat bij het begin van het onderzoek een gebrek aan systeemredundantie was vastgesteld.*

### > **Avondklok in Frankrijk: geen gevolgen voor het luchtvervoer**

(bron: Air Journal) 16 oktober - **De avondklok van 21.00 tot 6.00 uur die vanaf zaterdag 17 oktober 2020 in Frankrijk is ingevoerd, zou geen gevolgen moeten hebben voor passagiers van wie de vlucht 's avonds vertrekt of landt.** Minister-president Jean Castex kondigde donderdag aan dat een van de uitzonderingen op de regel het bezit is van een vliegticket (of treinkaartje), ook voor begeleiders - met verplichte voorlegging in geval van een controle (...)

De luchtvaartmaatschappij Air France heeft gisteren bevestigd dat haar vluchtschema niet zal worden beïnvloed door de avondklok (...).

## **Bonus artikel**

### > **Covid-screening: antigeentests die eind oktober op de Franse luchthavens moeten worden uitgevoerd.**

(bron La Montagne) 16 oktober - "We zijn bezig de strijd van de vertragingen bij de toegang tot de tests te winnen", aldus Olivier Véran, minister van Volksgezondheid, op donderdag 15 oktober.

De **Franse** minister van Transport, Jean-Baptiste Djebbari, kondigde de volgende dag op Cnews aan dat er **tegen eind oktober op de Franse luchthavens antigeentests zullen worden uitgevoerd.** Minder efficiënt dan PCR-tests, maar veel sneller, worden ze al getest in de

regio Parijs, in 80 Ehpads.

We gaan ze lanceren op luchthavens, vooral bij vertrek naar bestemmingen als de Verenigde Staten of Italië en bij aankomst in de rode landen, zodat we geen mensen meer hebben die vanuit de rode landen naar Frankrijk terugkeren zonder getest te worden", legt Jean-Baptiste Djebbari uit. "Dit alles is bedoeld om te worden geïntensiveerd zodra het geautoriseerd, betrouwbaar en veilig is en de vloeibaarheid en veiligheid van het reizen verbetert". De belangrijkste spelers in het toerisme, van luchtvervoer tot touroperators, hotels en restaurants, hadden de regering woensdag gevraagd om snelle tests op luchthavens in te voeren om het reizen te vergemakkelijken.

### **Resultaten bekend in 10 tot 30 minuten De Franse**

Hoge Gezondheidsautoriteit (HAS) gaf op 9 oktober een "gunstig" advies over het gebruik van antigeentests, waarbij de "over het algemeen bevredigende" prestaties ervan werden erkend. Ze zijn nuttig, zei de HAS, voor "het gevoelig opsporen van geïnfecteerde personen met een hoge virusbelasting, d.w.z. de meest besmettelijke personen". De test wordt uitgevoerd in de neusgaten met behulp van een uitstrijkje, zoals de zogenaamde RT-PCR-tests, die momenteel de beste resultaten opleveren. Maar **voor antigeentests is geen laboratoriumanalyse nodig en het resultaat kan binnen 10 tot 30 minuten bekend zijn.**

"We hebben nu alle aanbevelingen om ziekenhuizen, maar ook privé-artsen, apothekers, privé-verpleegkundigen in staat te stellen deze tests en de juiste beschermingsmiddelen aan te schaffen om deze monsters rechtstreeks te kunnen nemen", kondigde Olivier Véran aan.

"We kunnen zelfs verwachten dat binnen enkele weken een persoon die koorts heeft met ademhalingsverschijnselen direct bij zijn arts kan worden getest als hij deelneemt aan deze beweging van uw antigenen".

### **Wat is een antigeentest?**

Net als bij de RT-PCR-test wordt de antigeentest uitgevoerd door de neusgaten te zwabberen, meestal met wattenstaafjes. Zoals de naam al aangeeft, richt de test zich op het antigeen: de plaats waar de antilichamen die we produceren om het virus te bestrijden zich binden. Antigene tests hebben hetzelfde doel als de huidige referentietest, RT-PCR: om te weten of u al dan niet geïnfecteerd bent wanneer u wordt getest. Het zijn de virale eiwitten die worden gezocht, in tegenstelling tot de PCR-test, die zoekt naar de genetische code van het virus (RNA), en de serologische test, die zoekt naar antilichamen. De antigeentest kan niet bepalen of een persoon in het verleden besmet is geweest.

In tegenstelling tot RT-PCR-tests, geven antigene tests snellere resultaten op een vlekstrook. Het is hetzelfde principe als een zwangerschapstest.

***Mijn commentaar:*** De invoering van snelle tests in Frankrijk werd verwacht. De volgende stap is het harmoniseren van deze procedure in alle Europese landen en vervolgens in de rest van de wereld.

## **Beurspersoverzicht**

### **> Het eigen vermogen van Air France-KLM zal moeten worden versterkt - APE**

(bron Reuters) 15 oktober - **Air France-KLM AIRF.PA's eigen vermogen zal moeten worden versterkt, maar de datum en het bedrag zullen moeten worden bepaald met het management van de groep**, de Staat Holdings Commissaris Martin Vial vertelde de journalisten op donderdag.

Deze toekomstige versterking zal de evolutie van het bestuur van de groep bepalen, voegde het hoofd van het State Holdings Agency eraan toe.

Net als andere spelers in het luchtvervoer wordt Air France-KLM hard getroffen door de gevolgen van de coronaviruspandemie. Het voortbestaan ervan op korte termijn wordt verzekerd door de financiële steun van de Franse en Nederlandse regering met een gecumuleerd krediet van 10,4 miljard euro.

#### **Details over het eigen vermogen :**

*Definitie van eigen vermogen (bron: droit-finances\_com)Eigen vermogen*

*is een term die is afgeleid van de boekhoudkundige en financiële taal die verwijst naar het eigen vermogen dat door de aandeelhouders van een onderneming wordt ingebracht. Dit eigen vermogen wordt ingebracht als een geldbedrag bij de oprichting van de onderneming of later. Het kan ook gaan om dividenden die niet worden herverdeeld en ter beschikking van de onderneming worden gesteld. De rol van het eigen vermogen is tweeledig. Enerzijds wordt het gebruikt om een deel van de investering te financieren. Anderzijds dient het als een garantie voor de schuldeisers van de onderneming die ermee instemmen het andere deel van de investering te financieren.*

*Eenvoudig gezegd vertegenwoordigt het aandelenkapitaal van een onderneming de bij de oprichting ingebrachte middelen. Het eigen vermogen is in eerste instantie gelijk aan het aandelenkapitaal. Dan worden er jaar na jaar winsten en verliezen aan toegevoegd (onder andere). Als een bedrijf van het ene naar het andere jaar met een tekort gaat, vermindert het zijn eigen vermogen.*

*In de huidige situatie lijden de luchtvaartmaatschappijen verliezen die hun eigen vermogen aanzienlijk verminderen.*

## ***Einde persoverzicht***

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

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 3.222 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 19 oktober. Het is +3,63% hoger dan een week.**

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 3,03 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 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](#). 10721 mensen ontvangen dit persoverzicht live