



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°786, 14 december 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

> **Kapitaalverhoging Air France-KLM: Djebbari verzekert dat "de staat er zal zijn".**

(bron BFM TV) 9 december - **Zal de staat**, na de toekenning van 7 miljard euro steun in mei, **zijn aandeel in Air France-KLM vergroten? Toen hij** woensdag werd ondervraagd over BFM Business, sloot **Jean-Baptiste Djebbari**, de Minister van Verkeer en Waterstaat, een **dergelijke optie niet uit**.

"Wat ik u kan vertellen is dat de Staat op het meest acute moment van de crisis samen met onze Nederlandse collega's aanwezig was om ervoor te zorgen dat Air France-KLM in deze crisis kan overleven. Daar ging het om. En de staat zal er weer zijn," zei hij.

De staat, die momenteel 14% van het kapitaal van Air France in handen heeft, **"zal er voor zorgen dat het bedrijf de gevolgen van de crisis opvangt, dat** het zich herpositioneert, dat het in de toekomst een winnaar kan zijn. **En natuurlijk zullen we zeer alert zijn op het evenwicht tussen Frankrijk en Nederland"**, voegde Jean-Baptiste Djebbari eraan toe.

Na het verstrekken van "leningen om ervoor te zorgen dat de cashflow voldoende is en dat Air France haar kosten kan dragen", is het nu zaak om de groep in staat te stellen "voldoende eigen vermogen te herwinnen om zich te kunnen blijven verzetten en ontwikkelen", aldus

de Afgevaardigde van de minister. Hij besloot met de opmerking dat "de staat onder nog te definiëren en te perfectioneren voorwaarden aanwezig zal zijn".

> "We werken samen" (We werken samen)

(bron rtlnieuws vertaald met DeepL) 8 december - **Minister van Financiën Wopke Hoekstra zegt niet geschokt te zijn door de geruchten over een Franse staatsgreep bij Air France-KLM.** Volgens de Franse media zou de regering haar aandeel in de luchtvaartmaatschappij willen vergroten om Nederland als aandeelhouder op afstand te houden.

"We handelen goed met elkaar. We hebben toen niet voor niets aandelen gekocht. Dankzij dat hebben we de garanties afgedwongen", zegt Hoekstra in het wekelijkse gesprek met RTL Z.

"We werken echt samen, maar aan de Franse kant kijken ze soms anders naar de dingen. Het recept is anders. **Hoekstra wil niet zeggen wanneer de Nederlandse overheid wel of niet aandelen zal kopen.**

> **Strategie - Hoe de Franse regering de bailout van Air France-KLM voorbereidt**

(bron La Lettre de l'Expansion) 14 december - **Dit is het belangrijkste dossier dat vandaag op het bureau van Martin Vial, hoofd van het Agence des Participations de l'État, ligt.** Hoe kan Air France-KLM worden gered aan het einde van het jaar 2020, dat wordt gekenmerkt door de gezondheidscrisis, en dus door de daling van het passagiersverkeer? En vooral, **hoe kunnen we ons voorbereiden op een toekomst die financieel zeer hectisch belooft te worden,** zelfs als de komst van verschillende anti-Covid-vaccins de vliegtuigen die vastzitten op de grond geleidelijk aan weer in de lucht zou moeten brengen.

Air France-KLM is natuurlijk het "openbare" bedrijf dat het meest getroffen is door de gezondheidscrisis. En hoewel de Staat slechts 14,3% aandeelhouder is, was het zeer snel bezorgd om ervoor te zorgen dat het driekleurige bedrijf genoeg geld had om de dagelijkse verliezen van meer dan 10 miljoen euro op te vangen. Reeds in het voorjaar **heeft de Franse staat Air France-KLM een lening van 3 miljard euro verstrekt en een consortium van zes banken een lening van 4 miljard euro laten verstrekken in het kader van een EMP,** met een uitzonderlijke garantie van 90%. **Nederland, eveneens 14% aandeelhouder, heeft op zijn beurt een lening van 3,4 miljard**

euro verstrekt.

Dankzij deze dubbele sponsoring **had Air France-KLM eind september een liquiditeitsbuffer van 12,4 miljard euro.** Dit is voldoende om de exploitatieverliezen voor de komende maanden en het herstructureringsplan, dat voorziet in het schrappen van 8.500 banen tegen 2022, waarvan 5.000 dit jaar, te financieren. De onderneming heeft immers een negatieve cashflow van meer dan 1,2 miljard euro per kwartaal. Voor het jaar 2020 als geheel zou deze cashflow dus het astronomische cijfer van -5 miljard euro moeten bereiken. Het nettoresultaat, dat eind september 6 miljard euro negatief was, zal naar verwachting het recordniveau van een verlies van ten minste 8 miljard euro voor het hele jaar 2020 bereiken. Als gevolg hiervan **zal Air France-KLM naar verwachting bij de afsluiting van het boekjaar een negatief eigen vermogen van 6 tot 7 miljard euro hebben, naast een schuld van meer dan 12 miljard euro.** Cijfers waarnaast de marktkapitalisatie van de driekleurige luchtvaartmaatschappij met een bedrag van 2,2 miljard euro weinig zin meer heeft. Het **is dus dringend noodzakelijk** dat de staat de balans van **Air France-KLM permanent reconstrueert.** Daartoe heeft Martin Vial, die persoonlijk in het bestuur van de onderneming zit, zich omringd met het advies van de banken Cacib en Citigroup en het advocatenkantoor BDGS, in het bijzonder Antoine Bonnasse en Antoine Gosset-Grainville. Het bedrijf wordt geadviseerd door Gide, Willkie Farr & Gallagher LLP en Natixis.

Volgens de verschillende partijen die bij deze grote herstructurering betrokken zijn, **verandert de financiële vergelijking bijna dagelijks.** Maar één punt lijkt nu duidelijk te zijn: Air France heeft een oplossing nodig voor de herkapitalisatie van het eigen vermogen van ongeveer 7,5 miljard euro, mogelijk in fasen, en niet volledig, in 2021. En we zouden waarschijnlijk een combinatie van verschillende elementen moeten zien. Met een belangrijke component van het hybride eigen vermogen in de vorm van een eeuwigdurende schuld. En met een "nieuw geld" component die noodzakelijkerwijs beperkt zal worden door de huidige zwakte van het Air France aandeel.

Volgens verschillende hoofdrolspelers in dit dossier zou ongeveer 3 miljard euro voortkomen uit de omzetting van de schuld van de Franse Schatkist in quasi-eigen vermogen in de vorm van een eeuwigdurende schuld. Aangezien de **Nederlandse staat het machtsevenwicht wil handhaven**, moet een extra bijdrage van 1 miljard EUR worden verstrekt als aanvulling op de bijdrage van de Franse staat, wederom in de vorm van quasi-aandelenkapitaal. Tot slot is een bijdrage van "nieuw geld" van 1 tot 2 miljard euro te verwachten. Deze operatie is minder moeilijk te laten accepteren door Bercy dan door de Nederlandse regering en de Europese Commissie. En met een groot aantal

nadelen... In afwachting van een nieuwe operatie in 2022!

Mijn commentaar: De drie bovenstaande artikelen stellen ons in staat om de situatie van de Air France-KLM-groep te beoordelen.

De Franse en Nederlandse ministers kwamen vorige week tussenbeide om de interpretaties van de journalisten te corrigeren; de twee staten werken samen om de juiste manier te vinden om de kapitaalbasis van de groep te versterken en tegelijkertijd te streven naar het behoud van de belangen van de belangrijkste aandeelhouders.

De voor 2021 geplande verkiezingen (parlementsverkiezingen in Nederland, regionale verkiezingen in Frankrijk) zouden de besluitvorming kunnen bemoeilijken.

> **Bamboo Airways wendt zich ook tot AFI KLM E&M voor de ondersteuning van apparatuur voor haar Boeing 787-vloot.**

(bron Le Journal de l'Aviation) 10 december - (...) Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM **E&M**) **heeft zojuist een nieuw langlopend contract** getekend met **Bamboo Airways voor de ondersteuning van haar Boeing 787 vliegtuigen**. De jonge Vietnamese luchtvaartmaatschappij exploiteert de Dreamliner al bijna een jaar, met drie 787-9s in haar vloot (...).

De MRO-divisie van de Air France KLM-groep bepaalt dat Bamboo Airways zal profiteren van efficiënte diensten op het gebied van reparatie van apparatuur, logistiek en toegang tot reserveonderdelen dankzij een voorraad in Hanoi en verschillende AFI KLM E&M-pools die wereldwijd zijn gevestigd. Het Vietnamese bedrijf zal ook profiteren van het Prognos voorspellende onderhoudsplatform. **Het contract heeft betrekking op in totaal 14 vliegtuigen in de (...)**

Dit contract komt op de hielen van het contract met Air Premia, de nieuwe Koreaanse luchtvaartmaatschappij die ook AFI KLM E&M heeft gekozen voor de uitrusting van haar 10 toekomstige Boeing 787's.

Bamboo Airways wordt de 21ste klant van de MRO-divisie van Air France KLM voor haar diensten op de Dreamliner (...).

Mijn commentaar: Twee contracten in twee dagen, dat zijn twee goede nieuwtjes voor de Engineering & Maintenance activiteit van de Air France-KLM groep.

> Air France-KLM Martinair: vrachtschip op biobrandstof

(bron Air Journal) 11 december - (...) **Air France KLM Martinair Cargo kondigde gisteren de lancering aan van het SAF Cargo-programma**, 's werelds eerste duurzame vliegtuigbrandstofprogramma (SAF) voor de luchtvrachtindustrie', dat expediteurs en verladers in staat stelt "deel te nemen aan de vermindering van de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector" (...).

Het SAF Cargo programma stelt verladers en expediteurs in staat om met een percentage duurzame vliegtuigbrandstof te vliegen via een boek- en claimsysteem. **Klanten "bepalen hun eigen niveau van betrokkenheid" en Air France KLM Martinair Cargo zorgt ervoor dat hun gehele investering wordt gebruikt voor een duurzame brandstofvoorziening voor de luchtvaart.** Door bij te dragen aan het gebruik ervan ontvangen klanten "een door een derde partij gecontroleerd rapport, waarin het volume van de aangekochte duurzame vliegtuigbrandstof in verhouding tot het verkeer wordt gemotiveerd en de gerealiseerde vermindering van de CO₂-emissies wordt aangegeven". Door deel te nemen, dragen klanten "niet alleen bij aan de vermindering van de CO₂-uitstoot, maar bevestigen ze ook hun engagement om de industrie naar een duurzamere toekomst te leiden". "Ons streven om de CO₂-uitstoot te verminderen is een van de pijlers van onze vrachtstrategie", aldus Adriaan den Heijer, Executive Vice President van Air France-KLM Cargo en CEO van Martinair. (...)

Duurzame vliegtuigbrandstoffen zijn nog niet op grote schaal beschikbaar, aldus de Groep. Daarom heeft Air France KLM Martinair Cargo dit programma voor verladers en expediteurs opgezet om de markt te stimuleren en te ontwikkelen. Hun investering "zal bijdragen aan deze ontwikkeling en er een van de prioriteiten van de belangrijkste spelers in de sector van maken. **Dit nieuwe programma zal verladers en expediteurs samenbrengen in een gezamenlijk streven naar duurzaamheid, de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstoffen tegen een redelijker prijs dan standaard kerosine**".

***Mijn commentaar:** Een ander acroniem dat regelmatig zal opduiken: SAF voor Duurzame Luchtvaartbrandstof.*

De Air France-KLM Groep voert de initiatieven op om de CO₂-voetafdruk van haar vloot te verminderen ten gunste van een luchtvaart die de planeet in stand houdt. De lancering van SAF Cargo is daar een voorbeeld van.

Om hun betrokkenheid bij de vermindering van de CO₂-emissies van hun sector beter aan te tonen, zouden de luchtvaartmaatschappijen er

goed aan doen de resultaten van hun inspanningen samen te vatten aan de hand van eenvoudige indicatoren, die in samenwerking met de autoriteiten en de NGO's zijn opgesteld.

Dit zou hen in staat stellen hun communicatie te verbeteren en (misschien) de verontwaardiging van het publiek over de door het luchtvervoer veroorzaakte vervuiling te verminderen (vliegtuigbombardementen).

> **Lufthansa gaat akkoord met de vakbonden om 29.000 banen te schrappen**

(bron: Les Echos) 7 december - Aan de andere kant van de munt toont **Lufthansa** een vrolijke Finse kerstman om de hervatting van de boekingen voor Kerstmis aan te kondigen. Aan de andere kant verkleint het Duitse bedrijf de overkapping met een bijl. Zij **bevestigde** dit weekend dat zij **tegen het einde van het jaar 29.000 banen zal schrappen, waarvan 20.000 buiten Duitsland. De reusachtige luchtvaartmaatschappij, die in september 124.500 werknemers had,** was al begonnen met het inkrimpen van haar personeelsbestand in het buitenland, met name door het schrappen van 14% van de banen bij Brussels Airlines.

Een akkoord dat vrijdag door de vakbond Verdi werd goedgekeurd, stelt de inkrimping uit tot maart 2022 voor de ongeveer 10.000 extra banen die in Duitsland worden bedreigd. Ter compensatie zullen de werknemers tegen eind 2021 afzien van vakantiepremies en salarisverhogingen. Deze concessie zal het bedrijf naar verwachting zo'n 200 miljoen euro besparen.

Het grondpersoneel wordt voornamelijk getroffen door de overeenkomst, maar de baas van de groep, Carsten Spohr, waarschuwde al in november dat Lufthansa ten minste 1.100 extra piloten van de 5.000 heeft. De onderhandelingen zijn aan de gang en begin 2021 zou een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen kunnen worden aangekondigd. De vakbond van de piloten, Cockpit, is bereid om "jobreducties te aanvaarden, maar geen regelrechte ontslagen", zegt zijn woordvoerder (...)

Lufthansa gaat in een hogere versnelling omdat de romp aan alle kanten lekt, met een verlies van 5,6 miljard voor het lopende jaar, voor een omzet van 11 miljard, vergeleken met 28 miljard in dezelfde periode in 2019. In het voorjaar werd de inbreuk met spoed gedicht met negen miljard aan overheidssteun uit Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en België (...).

Mijn commentaar: Het aantal aangekondigde bezuinigingen door de

Lufthansa Groep is indrukwekkend. Ik ben voorzichtig met de 20.000 ontslagen buiten Duitsland, met naar schatting minder dan 65.000 werknemers. Dit zou een vermindering van ongeveer 30% betekenen.

Bovendien moeten we op onze hoede zijn om de cijfers te vergelijken met die van de Air France-KLM-groep. De arbeids- en beloningsvoorwaarden zijn zeer verschillend, met name voor vliegtuigbemanningen.

Air France heeft de bijzonderheid om het cabinepersoneel en de piloten te belonen op basis van het aantal gevlogen uren. Dit is niet het geval voor andere luchtvaartmaatschappijen, die verplicht zijn hun toevlucht te nemen tot ontslagen of loonsverlagingen via onderhandelingen met de vakbonden.

> **Flyr : Nieuwe Noorse luchtvaartmaatschappij trotseert de crisis**

(bron Forbes) 10 december - Toen het eerder dit jaar werd aangekondigd, leek de lancering van Flyr, een nieuwe Noorse luchtvaartmaatschappij, vergezocht in een tijd van pandemie (...).

Flyr zal volgend jaar de Noorse binnenlandse markt betreden en zal geselecteerde Europese bestemmingen van/naar Noorwegen bedienen. Als de naam van de luchtvaartmaatschappij klinkt als een smartphone-applicatie, dan komt dat omdat een **applicatie de kern van de strategie vormt. Alle boekingen en wijzigingen van klanten zullen via deze website moeten worden uitgevoerd.**

(...) Oprichter Erik G. Braathen (...) is geen nieuwkomer in de luchtvaart. Tien jaar lang gaf hij leiding aan Braathens SAFE, een luchtvaartmaatschappij die uiteindelijk werd overgenomen door Scandinavian Airlines System. Sindsdien is hij in verschillende hoedanigheden betrokken geweest bij het Noors, onder meer als voorzitter van de raad van bestuur van 2004 tot 2009.

De nieuwe CEO van Flyr, Tonje Wikstrøm Frislid, neemt in 2021 de leiding over. Ze heeft meer dan 10 jaar ervaring met Norwegian Air, waar ze door de rangen heen is gegaan om Vice President Crew Management te worden (...).

Tot dit jaar werd de Noorse binnenlandse luchtvervoersmarkt gedomineerd door Scandinavian Airlines System en Norwegian. Widerøe bedient in plaats daarvan kleinere regionale luchthavens (...). **Als de Noorse maatschappij haar laatste crisis overleeft, zal Flyr**

dus **met vier andere luchtvaartmaatschappijen op het Noorse asfalt concurreren**. Slechts enkele uren na de aankondiging van de lancering van de nieuwe luchtvaartmaatschappij kondigde het Hongaarse bedrijf Wizz Air zijn intrede op de Noorse binnenlandse markt aan.

In een recent persbericht lijkt de nieuwe CEO van Flyr zich te richten op Noorwegen. Er staat namelijk dat het managementteam "een luchtvaartmaatschappij bouwt die niet afhankelijk is van het in gebruik nemen van steeds meer vliegtuigen om rendabel te worden". De Noorse regering wordt al lange tijd bekritiseerd om haar agressieve groeistrategie, die haar een enorme schuld heeft opgeleverd en een grote rol heeft gespeeld in haar recente problemen.

Flyr belooft ook gebruik te maken van Noorse vliegtuigbemanningen, die onder Noorse cao's werken. Wizz Air is van zijn kant het onderwerp van kritiek geweest en roept op tot een boycot vanwege zijn weigering om met vakbonden en collectieve overeenkomsten om te gaan.

***Mijn commentaar:** De heropleving van de activiteit na een crisis is bevorderlijk voor de start van een nieuwe luchtvaartmaatschappij.*

Bestaande luchtvaartmaatschappijen zijn verzwakt, gekwalificeerd personeel is op zoek naar werk.

In deze context zou de lancering van de Noorse luchtvaartmaatschappij Flyr succesvol kunnen zijn. De oprichters ervan rekenen op de ineensstorting van de Noorse economie en rekenen op meer respect voor de sociale regels dan de belangrijkste concurrenten.

Het is nog maar de vraag of de klanten ontvankelijk zullen zijn voor dit argument.

> **Eerste levering van een Boeing 737 MAX**

(bron Le Journal de l'Aviation) 9 december - **Het luchtruim begint te ontruimen voor de 737 MAX.** Nu **GOL vandaag zijn eerste vliegtuig weer in de lucht zet, zijn de leveringen bij Boeing hervat.** Voor het eerst sinds maart 2019 kwam er op 8 december een 737 MAX door het leveringscentrum van de vliegtuigfabrikant. Zij is toegetreden tot de vloot van United Airlines (...)

Van haar kant zal Boeing kunnen beginnen met het verminderen van de voorraad vliegtuigen die zij heeft geproduceerd en die zij niet heeft kunnen leveren sinds de vloot twintig maanden geleden aan de grond werd gehouden. **Greg Smith, zijn financieel directeur, herinnerde er onlangs aan dat er 450 vliegtuigen bij zijn faciliteiten geparkeerd**

stonden. De vliegtuigfabrikant zal vele maanden moeten wachten om ze allemaal te leveren. Tegelijkertijd gaat de productie vandaag de dag, na een tijdelijke stillegging, in een zeer laag tempo door. Greg Smith had echter zijn vertrouwen in het programma getoond door te zeggen dat hij "vertrouwen had in de fundamenteen ervan op lange termijn" en dat hij de 737 nog steeds beschouwde als "de belangrijkste inkomstenbron" voor de commerciële vliegtuigdivisie. Op korte termijn zou het moeten profiteren van het ontluikende herstelprofiel, onder leiding van de binnenlandse sector.

***Mijn commentaar:** Zullen de passagiers ermee instemmen om aan boord van een Boeing 737 Max te gaan?*

Veel specialisten stellen de vraag. Maar hoeveel klanten weten in welk model vliegtuig ze vliegen?

> Maatschappelijk verantwoorde connectiviteit ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie

(bron ecologie gouv fr) 8 december - (...) Voorafgaand aan de bijeenkomst van de Europese Vervoersraad (TTE) op 8 december 2020 **hebben de ministers van Vervoer van Oostenrijk, België, Denemarken, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland en Portugal een gezamenlijke verklaring ondertekend met de titel "COVID-19 Recovery": Towards socially responsible connectivity**". De ministers hebben dit initiatief genomen om te benadrukken hoe belangrijk het is dat het herstel van de luchtvaartsector na de pandemie wordt vertaald in maatschappelijk verantwoorde en rechtvaardige luchtverbindingen in heel Europa.

De verklaring past in een context van ingrijpende veranderingen in de luchtvaartsector, die een uitdaging vormen voor de luchtvaartmaatschappijen, hun personeel en de nationale autoriteiten, maar die door de crisis dreigen te worden geaccentueerd: het ontstaan van transnationale bedrijfsstructuren van luchtvaartmaatschappijen met een basis in heel Europa, rechtsonzekerheid met betrekking tot de toepasselijke arbeids- en belastingwetgeving, de toename van atypische arbeidsvormen voor bemanningen en verschillende niveaus van sociale bescherming voor werknemers, ongelijke concurrentievoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen en een ontoereikende handhaving van de regels op nationaal niveau. De acht lidstaten roepen de Europese Commissie en de andere lidstaten op om deze uitdagingen als een prioriteit te beschouwen en actie te ondernemen, bijvoorbeeld door te zorgen voor rechtszekerheid,

effectieve handhaving van de regels, betere coördinatie tussen de autoriteiten van de lidstaten en door bij de herziening van Verordening (EG) nr. 1008/2008 rekening te houden met de sociale dimensie.

"Om sterker en veerkrachtiger uit deze ongekennde crisis te komen, **moeten we zorgen voor gezonde en eerlijke concurrentie en maatschappelijk verantwoorde connectiviteit voor Europese reizigers**", aldus de ministers.

De verklaring blijft openstaan voor de toetreding van andere EU-lidstaten en voor het bevorderen van de noodzaak van een zinvolle sociale agenda in de luchtvaartsector in Europa.

Mijn commentaar: In oktober 2018 hadden België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland al een soortgelijke verklaring afgelegd: "De sociale agenda voor de luchtvaart - Naar een sociaal verantwoorde samenleving".

Krijgt deze verklaring een vervolg? Het is te hopen dat de uitweg uit de gezondheids crisis het mogelijk maakt.

> Welke toekomst voor "wet-lease" spelers in de volgende wereld?

(bron Le Journal de l'Aviation) 10 december - Terwijl de **grote leasemaatschappijen in de wereld op weg zijn om hun marktaandeel aan het eind van de crisis te vergroten, door de symbolische grens van 50% van de commerciële luchtvloot in de komende jaren te overschrijden, is het lot van de ACMI-spelers, en met name dat van bedrijven die gespecialiseerd zijn in het leasen van vliegtuigen met bemanning, een punt van discussie.**

Terwijl een

groot aantal luchtvaartmaatschappijen nog steeds gewoon probeert te overleven in de komende zes maanden, is de behoefte aan capaciteit die kan worden geleverd door wet-lease bedrijven logischerwijs ingestort met de crisis, waardoor hun economisch model direct op losse schroeven komt te staan.

De daverende terugtrekking van de enige Airbus A380 van de gespecialiseerde operator Hi Fly in november, een vliegtuig dat een paar maanden eerder was omgebouwd tot een "Preighter" (net als enkele van zijn A330's en A340's), was een van de meest zichtbare tekenen van de moeilijkheden van de wet-lease-spelers. De Portugese groep heeft niet lang gearzeld om een van zijn A330's te verkopen voor gelijktijdige ontmanteling.

Een andere belangrijke speler op het gebied van wet-lease in Europa, de exploitant Air Atlanta Icelandic, heeft op zijn beurt zijn plan om een chartermaatschappij voor passagiers te worden opgegeven en heeft onlangs een nieuwe maatschappij in Malta opgericht, Air Atlanta Europe, om ten volle te profiteren van de belastingvoordelen van de kleinste EU-lidstaat om zijn chartermaatschappij voor vrachtvliegtuigen te versterken, een markt die zich met de crisis ontwikkelt, maar die ook steeds concurrerender zal worden met de terugkeer van de passagiersvliegtuigen als het herstel zich voordoet.

Zo zijn er nieuwe projecten gekomen om de ineensstorting van de te verwachten vraag naar passagiersvervoer van de ACMI te compenseren, zoals de oprichting van OWG door de Canadese exploitant Nolinor Aviation. Ook in de Verenigde Staten bereidt een ambitieuze start-up zich voor om de komende weken van start te gaan. De nieuwe Amerikaanse maatschappij Global Crossing Airlines (GlobalX) bouwt een vloot van A320/A321, A330 en A321F single-aisle vliegtuigen op voor wet-lease en ACMI passagiers- en vrachtluchten in de Verenigde Staten, maar ook in Latijns-Amerika en Canada. Een eerste A320 die aan DAE wordt verhuurd, wordt eind december verwacht, evenals een A321 van de lease-dochteronderneming van Magnetic MRO. GlobalX positioneert zich als een bedrijf dat vluchten verzorgt voor luchtvaartmaatschappijen en chartervluchten voor touroperators, professionele en universitaire sportteams en andere groepen die een vliegtuig met 150 zitplaatsen nodig hebben dat tot zes uur kan vliegen.

De voordelen van wet-lease voor luchtvaartmaatschappijen zouden ook vrij vroeg bij de overname aan het licht moeten komen, wanneer zij op zoek gaan naar een vlootomvang die precies overeenkomt met hun rentabiliteitsbeperking, ook al betekent dit dat zij een deel van hun vliegtuigen op lange termijn moeten laten staan om geen extra risico's te nemen, terwijl de marktsituatie nog steeds onzeker is met reisbeperkingen voorafgaand aan de massale distributie van vaccins. ACMI biedt ook enige flexibiliteit aan luchtvaartmaatschappijen die zich niet rechtstreeks willen vastleggen op droogleasecontracten met verhuurders wanneer zij de komende jaren capaciteit willen herontwikkelen.

Mijn commentaar: De huidige crisis heeft de kaarten weer op tafel gelegd voor de huurders.

Luchtvaartmaatschappijen hebben hun aantal bemanningsleden verminderd. Ze hebben ook gebruik gemaakt van het einde van de huurperiode om de vliegtuigen terug te geven aan de huurders.

Wanneer de zaken worden hervat, zullen sommige

luchtvaartmaatschappijen de vluchtbemanning niet onmiddellijk beschikbaar hebben.

Zij zullen dan kiezen voor natte huurcontracten. Huurders proberen op deze vraag te anticiperen door luchtvaartmaatschappijen met personeel te creëren.

Sommige details

De verhuur van vliegtuigen kan verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de behoeften: korte- of langetermijncharters, met of zonder bemanning. We hebben het over ACMI (vliegtuig, complete bemanning, onderhoud en verzekering). De andere elementen van de vlucht (brandstof, luchthavenassistentie, verkeersrechten, overvliegbelastingen...) blijven de verantwoordelijkheid van de klantmaatschappij.

De wet lease is de verhuur met bemanning (piloten en cabinepersoneel).

De vochtige lease is de verhuur met technisch personeel (piloten). Het cabinepersoneel is dat van de opdrachtgever.

De dry lease is de huur zonder bemanning.

De wet lease is de oplossing die gekozen is voor een specifieke behoefte (vervanging van een defect vliegtuig, een piek in de activiteit).

De wet lease is ook interessant voor de lancering van een bedrijf of de opening van een lijn. Het maakt het mogelijk om passagiers te vervoeren voordat de bemanning is gerekruteerd. Wanneer het cabinepersoneel is opgeleid, kiest de klant vervolgens voor een vochtig leasecontract. Wanneer de piloten worden opgeleid, wordt het contract omgezet in een dry lease.

Einde persoverzicht

> Mij commentaar op de evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4,90 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 14 december. Het is sterk gedaald met -8,10% in één week tijd.

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 3,16 euro. Geen enkele analist stelt een richtprijs vast die hoger is dan de huidige prijs. 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 \$50. Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin is de prijs met \$10 (+26%) gestegen.

Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 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**

Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT.

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](#). 10777 mensen ontvangen dit persoverzicht live