

Zullen AF, LH, IAG in het derde kwartaal weer winstgevend worden?



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

nr. 820, 9 augustus 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet correct 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*

## Zullen Air France, Lufthansa en IAG in het derde kwartaal na het zwarte jaar opnieuw winstgevend worden?

(bron La Tribune) 5 augustus - Het is een kleine innovatie die de impact van de economische winter op de activiteit van de luchtvaartmaatschappijen na de pandemie samenvat. Deze week heeft Lufthansa, Europa's grootste luchtvervoersgroep, een slaapklasseaanbod voor de economy class gepresenteerd. Om de lage bezettingsgraad van haar vliegtuigen, die de laatste maanden verlaten zijn wegens Covid-19, te compenseren, biedt de Duitse luchtvaartmaatschappij haar passagiers nu de mogelijkheid om een volledige rij om te toveren in een tijdelijk bed, tegen een extra vergoeding van maximaal 229 euro. Alles is goed, inderdaad, om de abominabele verliezen, 5,5 miljard euro aan operationele verliezen in 2020 voor de Duitse reus, terug te dringen.

Maar wat ook het succes van deze noviteit moge zijn, de redding van de sector zal onvermijdelijk komen van een grootschalig herstel van het passagiersvervoer

(...)

**Volgens de gegevens van Eurocontrol heeft het Europese verkeer zich in juli hersteld tot 65% van het niveau van 2019. Lufthansa, bijvoorbeeld, kondigt aan dat het verkeer in de komende drie maanden met 50% zal toenemen ten opzichte van het niveau van voor de crisis.**

De trend is nog ambitieuzer bij **Air France-KLM**, dat zijn stoelcapaciteit in juli verhoogde tot meer dan 60% van dezelfde periode in 2019.

Bijgevolg **heeft de groep zijn verkeersverwachtingen voor het derde kwartaal opgetrokken tot 60% à 70% van het niveau van twee jaar geleden** (tegenover 55 à 65% voordien).

Niet alle grote Europese luchtvaartmaatschappijen profiteren echter van deze opleving. De Britse maatschappij **IAG** (British Airways) **voorspelt momenteel een toename van de passagierscapaciteit met 45% ten opzichte van 2019.**

(...)

Net als IAG, Air France-KLM (herkapitalisatie door de Franse staat) en Lufthansa zijn de luchtvaartmaatschappijen door de overheid gered en hebben zij tegelijkertijd hun kosten teruggedrongen. IAG had ongeveer 10.000 banen geschrapt bij British Airways, d.w.z. een kwart van het personeelsbestand, en 500 bij Aer Lingus. Lufthansa van haar kant ondergaat een grootscheepse herstructurering waarbij het aantal vliegtuigen in haar vloot wordt verminderd. 30.000 van de 130.000 banen zijn al geschrapt, wat neerkomt op 1,1 miljard euro van de beoogde 1,8 miljard besparingen. Ook Air France en KLM hebben drastische maatregelen genomen: zij hebben vrijwillige afvloeiingsplannen gelanceerd die tegen eind 2022 in totaal 14 000 mensen zullen hebben getroffen, en zij hebben hun vliegtuigvloot ingekrompen (-7% tussen 2019 en 2022). De groep mikt nog steeds op een terugkeer naar de capaciteit van 2019 in 2024.

**Gezien de verbetering van de verkeersprognoses en de kostenverlagingen verwacht Lufthansa in het derde kwartaal van 2021 voor het eerst sinds maart vorig jaar break-even te draaien. IAG van zijn kant geeft geen financiële vooruitzichten**, wegens de onzekerheid in verband met het opnieuw opduiken van de Covid-19-pandemie. Wat de Frans-Nederlandse alliantie betreft, **mikken zowel KLM als Air France op een terugkeer naar operationele winstgevendheid in het derde kwartaal van 2021**, voor het eerst sinds het begin van de gezondheids crisis. De groep spreekt zich evenwel niet uit over de vooruitzichten voor het vierde kwartaal van het jaar.

***Mijn commentaar:** De drie Europese majors hebben verschillende verkeersprognoses voor Q3.*

*Dit is te wijten aan verschillende netwerken: Air France-KLM profiteert van haar netwerk in het Caraïbisch gebied en de Indische Oceaan, terwijl IAG wordt benadeeld door British Airways, waarvan de activiteiten geconcentreerd zijn op het noordelijk deel van de Atlantische*

*Oceaan. De Lufthansa groep is op deze route iets minder blootgesteld dan IAG.*

*De kloof zou moeten verkleinen zodra de VS Europese onderdanen toestaan naar de VS te reizen.*

## **Volledige Airbus met drone geïnspecteerd**

(bron Brabants Dagblad) 4 augustus - Er staat een blauwe reus op het parkeerterrein van Fokker Techniek in Hoogerheide. **Een Airbus A330.** Drie witte letters zijn al verwijderd, maar de kleur vertelt ons dat het een KLM vliegtuig was. **Gekocht door de leasemaatschappij TrueNoord, die een volledige inspectie wil voordat Fokker het herbouwt.**

Maar hier is er **geen hoogwerker met technici die met de hand de romp centimeter voor centimeter doorzoeken met een laser en een zaklamp, wat gemakkelijk acht tot twaalf uur duurt.** Nee, **hier is het een drone uitgerust met een camera en sensoren die opstijgt,** zoemend als een 5-kilogram mega-drone.

De metingen van de A330 worden ingevoerd in de software, die de drone volautomatisch op weg stuurt. Terwijl hij langs de motoren en ramen vliegt, de spanwijdte van 60 meter, de lengte van 58 meter en de hoogte van 17 meter, wordt elke anomalie of beschadiging opgemerkt, gefotografeerd, gescand en geanalyseerd.

**"Dat we het hier in de open lucht doen, is een Europese primeur",** zegt technisch directeur Jochem Verboom van Mainblades, die net terug is van drone-demonstraties in Amerika. Op Schiphol is dit alleen binnenshuis toegestaan.

(...) Wij werken samen met de vliegbasis Woensdrecht, die al ervaring en vertrouwen heeft opgedaan met ons Nederlandse dronecentrum. Dus het kan hier. Het is de enige plek in Nederland. Als de luchtmacht moet opstijgen, zetten we de drone onmiddellijk aan de grond."

(...)

Eenmaal in de lucht heeft een geprogrammeerde drone geen piloot meer nodig voor zijn rondreis. Een fysieke inspectie is trager en riskanter," zegt Verboom. De camera ziet alles wat het menselijk oog ook ziet, maar u kunt de foto's beter interpreteren. De documentatie is ook eenduidig, waar ter wereld we ook werken. Elke klinknagel, verfrans of bliksemschade wordt gedocumenteerd in een rapport aan de eigenaar, het onderhoudsbedrijf of de luchtvaartmaatschappij."

(...)

**Drones zijn al gebruikelijk in de landbouw en bij landmetingen. De luchtvaart is traditioneler, maar drones komen ook steeds meer voor in onze sector."**

**Mijn commentaar:** Hoewel het in de open lucht inspecteren van vliegtuigen met een drone nieuw is, dateert het gebruik van drones al van 2016, toen Airbus een eerste experiment lanceerde.

AFI KLM E&M van haar kant biedt al enkele jaren drone-inspecties aan. AFI KLM E&M introduceert ook robots die zones van de romp kunnen bereiken die voor mensen moeilijk toegankelijk zijn, of die kunnen helpen bij complexe, gevaarlijke of repetitieve taken.

## Montpellier - Opening van de route Montpellier - Parijs Orly voor deze winter

(bron Transavia Group) 7 augustus - **Vanaf haar basis in Montpellier-Méditerranée biedt de lagekostendochter van de groep Air France tot 4 dagelijkse vluchten naar de hoofdstad aan voor reizen tussen 08 november 2021 en 26 maart 2022.**

De vluchten tussen Montpellier en Orly, die beginnen bij € 35 (inclusief belasting) enkele reis, zijn sinds 10 uur vanochtend te koop. Transavia zal tot 4 vluchten per dag uitvoeren (25 vluchten per week), met ingang van 08 november.

Deze nieuwe route vervolledigt het winterprogramma van de luchtvaartmaatschappij vanaf Montpellier, dat reeds 4 hervatte routes omvat (opgeschort wegens Covid): Algiers, Oran (onder voorbehoud van validering door de autoriteiten), Oujda en Sevilla, alsmede een uitbreiding van de route naar Bastia.

De route Montpellier - Orly wordt aldus toegevoegd aan de 11 andere routes die de maatschappij tijdens de winter naar Frankrijk, Europa en het Middellandse-Zeebekken verzorgt.

(...)

**Mijn commentaar:** De gebeurtenis is belangrijk. Enkele weken na het einde van de vluchten tussen Bordeaux en Orly zal nog een pendeldienst van Air France verdwijnen: de route Montpellier - Orly zal vanaf het volgende winterseizoen door Transavia worden geëxploiteerd.

## Covid-19: United Airlines stelt vaccinatie verplicht voor al het Amerikaanse personeel

(bron RFI) 7 augustus - Amerikaanse bedrijven blijven de duimschroeven aandraaien voor de vaccinatie van werknemers. **Na Google, Facebook en Microsoft heeft nu ook United Airlines aangekondigd dat al zijn Amerikaanse personeelsleden voortaan twee doses van het vaccin moeten krijgen voor ze mogen werken.** Het is de eerste luchtvaartmaatschappij die een dergelijke stap neemt.

Vanaf dit najaar moeten alle Amerikaanse werknemers van United Airlines gevaccineerd zijn, anders lopen zij het risico **te worden ontslagen**.

Scott Kirby, algemeen directeur van het bedrijf, heeft duidelijk gemaakt dat de grootste verantwoordelijkheid van het bedrijf ligt in de veiligheid van zijn werknemers, en hij zegt dat zij veiliger zijn als iedereen gevaccineerd is.

Het personeel van United Airlines zal daarom tegen 25 oktober zijn bewijs van inenting moeten uploaden, en wie tegen 20 september een volledig vaccinatieschema voorlegt, komt zelfs in aanmerking voor een bonus van een volledige dagloon, behalve piloten en stewardessen die al bonussen hebben ontvangen voor hun inenting.

Het idee zit al sinds januari in de pijplijn bij United Airlines. Terwijl **haar Amerikaanse concurrenten voorzichtiger zijn: Delta Airlines eist alleen vaccinatie van haar nieuwe werknemers, en American Airlines weigert dit voorbeeld te volgen.**

**Voorlopig zijn alle bedrijven het echter over één ding eens: de moeilijkheid om verplichte vaccinatie voor hun klanten in te voeren.**

## **Lufthansa heeft de bloeding van cash gestopt**

(bron Les Echos) 5 augustus - Na Air France-KLM en IAG **heeft donderdag de groep Lufthansa zijn halfjaarresultaten bekendgemaakt, waarin het gedeeltelijke maar reële herstel van het luchtverkeer** deze zomer en de verbetering van de financiële situatie van de Europese luchtvaartmaatschappijen worden bevestigd.

**Europa's grootste luchtvaartgroep**, waartoe Lufthansa, Eurowings, Swiss, Austrian en Brussels Airlines behoren, **halveerde zijn verliezen ten opzichte van het tweede kwartaal van 2020, met een operationeel verlies van 952 miljoen euro en een nettoverlies van 756 miljoen.** De inkomsten over het tweede kwartaal stegen met 70% tot 3,21 miljard euro.

Voor het eerst sinds het begin van de crisis heeft de groep in het tweede kwartaal een halt toegeroepen aan de kasuitstroom en zelfs een positieve kasstroom van 340 miljoen euro weten te genereren. Dit was het gevolg van een "aanzienlijke" stijging van het aantal boekingen voor de zomerperiode. "Alleen al in juni is het aantal boekingen verdubbeld ten opzichte van het begin van het kwartaal," aldus het persbericht.

Daardoor **zou het aanbod van de groep, dat eind juni nog beperkt was tot 40% van het niveau van 2019, in het derde kwartaal moeten stijgen tot 50%.**

(...) Evenals

Air France-KLM en IAG zou de Lufthansa-groep in het derde kwartaal dus opnieuw een positief bruto-exploitatieoverschot moeten boeken, ook al is de terugkeer naar een winstgevende nettositatie niet voor morgen. Dit zou moeten betekenen dat zij niet langer een beroep hoeft te doen op staatssteun, ook al moet Lufthansa haar eigen vermogen nog consolideren. Tijdens de presentatie van haar kwartaalresultaten heeft **Lufthansa bevestigd dat zij een eventuele gedeeltelijke terugtrekking uit haar onderhoudsdochter, Lufthansa Technik, aan het bestuderen is.** Lufthansa Technik, 's werelds grootste luchtvaartmaatschappij, is in het tweede kwartaal weer winstgevend geworden. **Een besluit moet worden genomen "voor het einde van het jaar".**

(...)

**Hoewel vrachtvervoer en onderhoudsactiviteiten de inkomsten hebben doen stijgen, blijft de kernactiviteit - luchtvervoersactiviteiten - over het geheel genomen zeer verliesgevend** en is de verbetering gering. Het exploitatieverlies van de zogeheten "netwerkroutes", via de hubs, bedroeg in het tweede kwartaal nog 1,2 miljard euro, tegen 1,5 miljard in dezelfde periode in 2020, en 2,4 miljard in het eerste halfjaar (tegen 2,5 miljard vorig jaar). De lagekostendochter Eurowings deed het iets beter, met een kwartaalverlies dat teruggebracht werd van 183 tot 108 miljoen euro. Hoewel Lufthansa reeds 85% van haar bestemmingen heeft heropend (en naar verwachting 100% in september), blijft het aantal **vluchten zeer laag. Met 40% van het aanbod in het tweede kwartaal hebben de luchtvaartmaatschappijen van de groep slechts 7 miljoen passagiers vervoerd, d.w.z. 18% van het verkeer in het tweede kwartaal van 2019.**

De Lufthansa-groep, die reeds meer dan 30.000 banen (20% van haar personeelsbestand) heeft geschrapt, zal ook haar personeelsbestand blijven inkrimpen, met ten minste 1.900 extra vertrekken in Duitsland dit jaar en 2.000 in Zwitserland, onder meer door afvloeiingen.

Ten slotte is de schuld van Lufthansa, zoals die van alle luchtvaartmaatschappijen, blijven toenemen en blijft zij enorm, namelijk 10,4 miljard euro, op 11,1 miljard euro beschikbare liquide middelen. **Net als Air France-KLM zal Lufthansa dus voor het eind van het jaar of begin 2022 nieuwe middelen, voor een niet nader genoemd bedrag, moeten aantrekken.**

***Mijn commentaar:*** Als we kijken naar de EBITDA over 12 maanden, de meest relevante indicator in deze crisisperiode (zie mijn brief nr. 819), zijn de resultaten van de Lufthansa groep beter dan die van IAG maar

*slechter dan die van de Air France-KLM groep:*

*EBITDA AF-KLM-groep: -1,  
723 miljard€ EBITDALH-groep: EBITDA  
IAG-groep: 2,750 miljard euro*

*Air France-KLM profiteert van haar netwerk in het Caraïbisch gebied en de Indische Oceaan, terwijl IAG wordt benadeeld door British Airways, waarvan de activiteiten geconcentreerd zijn op het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan.*

## **Norse Atlantic Airways neemt Boeing 787's over**

(bron Air & Cosmos) 4 augustus - Bjorn Kjos, **een van de medeoprichters en voormalig president van het nu ter ziele gegane Norwegian Air, heeft een hoop ideeën.** Nadat hij een groep investeerders ervan heeft overtuigd het langeafstandsnetwerk van Norwegian nieuw leven in te blazen, werkt hij nu aan de bouw van een vloot Boeing 787's voor de nieuwe luchtvaartmaatschappij Norse Atlantic Airways met **de hulp van leasemaatschappijen die sinds de Covid-19-pandemie met een aantal langeafstandsvliegtuigen zitten opgescheept.**

**Norse Atlantic Airways heeft van AerCap negen Boeing 787's** (drie 787-8's en zes 787-9's) **gekregen en heeft zojuist nog eens zes Boeing 787-9's op lease van BOC Aviation gekregen.** De toestellen zijn eind dit jaar beschikbaar voor levering, in overeenstemming met het aangekondigde vluchtschema van de startende luchtvaartmaatschappij vanaf de drie Europese luchthavens naar de VS.

Het is de bedoeling drie populaire Amerikaanse bestemmingen in Europa aan te doen: New York, Los Angeles en Miami vanuit Londen, Parijs en Oslo. Dit zijn routes die voorheen door Norwegian Air werden geëxploiteerd en die niet alleen populair maar ook "winstgevend" zijn gebleken, aldus Bjorn Kjos.

De Aziatische markt maakt ook deel uit van de plannen van Norse Atlantic Airways, maar het komt er in de eerste plaats op aan zich te concentreren op een transatlantische markt die ruimte biedt voor een low-cost maatschappij voor langeafstandsvluchten, aangezien er geen tussenliggende hubs zijn tussen Europa en Noord-Amerika, terwijl de markt tussen Europa en Azië veel concurrerender is door de aanwezigheid van Emirates, Qatar Airways en Etihad Airways.

***Mijn commentaar:*** *Het Noord-Atlantische netwerk is het meest rendabele vanuit Europa. Maar het is ook een route waar de*

*concurrentie sterk is, vooral uit Parijs.*

*Het is niet zeker dat Norse Atlantic Airways zal slagen waar Norwegian heeft gefaald.*

## **Japan Airlines rapporteert slechte resultaten en blijft voorzichtig over de toekomst**

(bron L'Antenne) 4 augustus - **Japan Airlines (JAL) heeft voor het eerste kwartaal van 2021/22 (1 april tot 30 juni 2021) negatieve resultaten gemeld met een nettoverlies van 57,9 miljard yen (zo'n 446 miljoen euro).** Dit cijfer komt echter niet in de buurt van het recordverlies van 93,7 miljard yen dat in het eerste kwartaal van 2020/2021 werd opgetekend op het hoogtepunt van de luchtverlamming van Covid-19.

Terwijl het bedrijfsverlies (Ebit) 82,6 miljard yen bedraagt, **zou de verbetering komen van de binnenlandse vluchten en de luchtvracht**, maar de groep blijft voorzichtig over de vooruitzichten voor herstel zowel internationaal als op binnenlandse vluchten. De pandemiegolf is van dien aard dat de regering zojuist de noodtoestand weer heeft ingesteld.

***Mijn commentaar:** All Nippon Airlines (ANA), de andere grote Japanse luchtvaartmaatschappij, heeft in het tweede kwartaal van 2021 een nettoverlies van 51,16 miljard yen (390 miljoen euro) gerapporteerd.*

## **Airbus leverde 47 vliegtuigen en plaatste een order voor twee in juli**

(bron Actu Toulouse) 7 augustus - **Airbus heeft op vrijdag 6 augustus bekendgemaakt dat het in juli 2021 47 vliegtuigen heeft afgeleverd en 2 nieuwe orders heeft ontvangen.** Sinds het begin van het jaar heeft de in Toulouse gevestigde Europese vliegtuigbouwer 344 vliegtuigen geleverd aan 69 verschillende klanten.

In detail hebben de 47 leveringen in juli vooral betrekking op vliegtuigen met één gangpad (A220 of A320) voor een totaal van 32 klanten. Twee springen eruit, Air France en China Eastern, die elk een A350 met brede romp ontvingen.

Dit leveringsniveau is vergelijkbaar met dat van 2020 in dezelfde periode. (...) In ieder geval betekent dit een sterke cashflow voor de vliegtuigbouwer, aangezien de klanten het grootste deel van de rekening betalen bij de levering van de vliegtuigen.

Het is in ieder geval een teken dat de luchtvaartsector het iets beter



doet. In 2020 had Airbus "slechts" 566 vliegtuigen afgeleverd, terwijl er sinds begin 2021 al 344 door hun klanten zijn aanvaard. **Ook Airbus heeft enige tijd geleden zijn prognoses verhoogd en verwacht dat in 2021 600 toestellen zullen worden geleverd.**

Wat de bestellingen betreft, zijn er slechts twee voor de maand juli. Het gaat om A320neo-toestellen die door de Mexicaanse lagekostenluchtvaartmaatschappij Volaris worden gewenst.

Tegelijkertijd **heeft Airbus zeven annuleringen genoteerd.** Sinds begin 2021 zijn er 134 annuleringen geweest. Voor 167 bruto orders.

***Mijn commentaar:** Slechts twee Airbussen besteld in juli, maar al 28 in augustus.*

*LATAM Airlines heeft een overeenkomst gesloten met Airbus voor de aankoop van 28 extra A320neo-toestellen, die zullen worden toegevoegd aan een reeds geplaatste bestelling van 42 vliegtuigen met één gangpad.*

## **Qatar Airways houdt deel van A350-vloot aan de grond**

(bron: La Tribune) 6 augustus - Airbus heeft een klap gekregen. Een van zijn grootste klanten, Qatar Airways, kondigde donderdag aan dat het 13 van zijn 53 Airbus A350's aan de grond had gehouden op instructie van de burgerluchtvaartautoriteit van Qatar wegens versnelde slijtage aan het rompoppervlak van de vliegtuigen. De A350 is een langeafstandsvliegtuig met een capaciteit van 300 tot 350 passagiers in een basisconfiguratie met drie klassen. De maximumcapaciteit kan worden verhoogd tot 480 passagiers. Sinds de mislukking van de A380 is dit het vlaggenschip van Airbus voor de langeafstandsvluchten.

**Begin juni waarschuwde Qatar Airways Airbus voor mogelijke "industriële repercussies" indien het defect dat onder de lak van de romp was aangetroffen, niet zou worden verholpen** en kondigde zij aan tot nader order geen leveringen van de A350 meer te zullen accepteren. Qatar Airways is de eerste luchtvaartmaatschappij voor de A350. Om het aan de grond houden van de A350 te compenseren, zet de Golfmaatschappij vaart achter de terugkeer van haar A330-vloot. Akbar al-Baker, CEO van Qatar Airways Group, staat bekend om zijn uitgesproken uitspraken en zei te verwachten dat "Airbus deze zaak zal behandelen met de specifieke aandacht die zij vereist".

(...)

**Airbus wenste geen commentaar te geven op het besluit van Qatar Airways.**

(...)

**Mijn commentaar:** Men moet voorzichtig zijn met de verklaringen van Qatar Airways.

*Niettemin is het genoemde onderwerp gevoelig: het betreft mogelijk de veroudering van de structuur van de A350, die net als die van zijn concurrent, de Boeing 787, uit composietmaterialen is vervaardigd. Fabrikanten hebben weinig ervaring met hoe ze verouderen.*

*Het gebruik van composieten in de luchtvaart heeft vele voordelen.*

*Door aluminium te vervangen, verminderen koolstofvezelcomposieten het gewicht van het vliegtuig. De B787 is het vliegtuig dat het meeste koolstofvezel bevat (50%, tegen 17% voor de B777).*

*Voor een deel van de romp van de B787 bijvoorbeeld maakt koolstofvezel het mogelijk 1.500 minder aluminiumplaten te gebruiken, het aantal klinknagels met 80% te verminderen en het aantal in de romp geboorde gaten te beperken tot 10.000, tegenover een miljoen voor de B747.*

*Airbus volgde dezelfde strategie op het gebied van composietmaterialen voor de A350 XWB, maar met meer behoudende keuzes, met composietpanelen die met klinknagels aan elkaar zijn gezet in plaats van de keuze voor "barrel uit één stuk".*

*(commentaar gebaseerd op informatie gepubliceerd in het tijdschrift, Challenges "Et si les composites étaient le boulet du B787 de Boeing?" van 10 februari 2012)*

## **Bonusartikel**

### **SNCF, FlixBus, Air France... hoe wordt uw gezondheidspasje gecontroleerd?**

(bron Capital) 6 augustus - **De gezondheidspas veroorzaakte een kleine aardbeving in de transportsector** toen Emmanuel Macron begin augustus de verlenging ervan aankondigde. Op maandag 9 augustus werd de richtlijn ten uitvoer gelegd en moesten de professionals zich in allerijl organiseren.

"Er is een wet en wij zijn hier om de wet toe te passen. **We zullen er klaar voor zijn**", zei **SNCF-baas** Jean-Pierre Farandou **onlangs**. Zijn

luitenant Christophe Fanichet, de CEO van SNCF Voyageurs, sprak van "een echte operationele uitdaging" om in vier weken -na de aankondiging van Emmanuel Macron op 12 juli- de hele procedure op poten te zetten om 300.000 tot 400.000 reizigers per dag in hartje zomer onder controle te krijgen. "We zullen geen systematische controles kunnen uitvoeren," geeft hij toe. Maar de passagiers zijn gewaarschuwd: de kans is groot dat agenten hun pas bij vertrek, tijdens de reis of bij aankomst controleren.

De SNCF is van plan een grote inspanning te leveren op het gebied van voorlichting, met systematische berichten aan de passagiers, audio-omroepberichten, stands in de belangrijkste stations en eventueel het gebruik van bevriende apotheken voor last-minute tests. Met de nieuwe drie-eenheid van TGV en Intercités reizen: "één ticket, één masker, één gezondheidspas". "We vullen de rode vesten (vrijwilligers die passagiers begeleiden, noot van de redactie) aan met blauwe vesten voor de gezondheidspas," merkt Christophe Fanichet op. **De passen zullen worden gecontroleerd door stationsmedewerkers, controleurs, veiligheidsteams of informatievrijwilligers, eventueel ondersteund door de politie. Ze zullen allemaal blauwe armbanden of kazuifels dragen.** De SNCF gaat ook experimenteren met controles vóór het instappen: de reizigers krijgen dan een - blauwe - armband voor eenmalig gebruik waarmee zij toegang krijgen tot het perron. "Zoals op festivals."

"Het doel voor ons is dat de reizigers onderscheid maken tussen wat een ticket is en wat een gezondheidspas, zodat het zo soepel mogelijk verloopt," merkt de manager op, die liever discreet blijft over de extra kosten voor de publieke groep. Tickets worden kosteloos omgeruild of terugbetaald indien een passagier bij het instappen niet over een geldige pas beschikt. **In geval van controle aan boord of bij aankomst zonder de kostbare sesam, riskeert hij een boete van 135 euro.**

Wat de touringcars betreft, zijn **FlixBus en BlaBlaCar van plan de gezondheidkaart bij het instappen door de chauffeur te laten controleren**, tegelijk met het vervoerbewijs. "We hebben agenten aangeworven in de stations om de chauffeurs tijdens drukke periodes te ondersteunen en hen te helpen om de controles vlotter te laten verlopen," zegt een woordvoester van FlixBus. Hoewel deze maatregel vanuit operationeel oogpunt beperkend is, zijn we er blij mee omdat onze passagiers zo deze zomer nog serener kunnen reizen," zegt Nicolas Brusson, algemeen directeur van BlaBlaCar. En **hoewel de gezondheidspas niet verplicht is voor carpooling, belooft het platform dat "over enkele weken" een functie zal worden ingebouwd waarmee zijn gebruikers kunnen aangeven of ze al dan**

**niet akkoord gaan met het voorleggen van de beroemde sesam aan het begin van de reis, "om mensen die met hen willen meereizen gerust te stellen".**

De invoering van het gezondheidspaspoort zal minder gevolgen hebben voor de luchtvaartsector: de maatschappijen controleren reeds de documenten voor internationale vluchten en voor Corsica en overzeese gebieden. **Air France verwacht niet dat de instaptijd zal toenemen, vooral omdat de maatschappij een procedure heeft ingevoerd om de gezondheidsdocumenten van de passagiers vooraf te valideren. Dit systeem, bekend onder de naam "Ready-To-Fly", dat met name wordt gebruikt naar Corsica, de Franse overzeese gebiedsdelen en Griekenland, is reeds door een kwart van de passagiers ingevoerd. Het is de bedoeling dat het op grotere schaal wordt toegepast.**

"De logica van de gezondheidspas (...) is het vrij verkeer te vrijwaren en vaccinatie aan te moedigen", verklaarde minister van Vervoer Jean-Baptiste Djebbari donderdag aan Franceinfo. Het gezondheidsprotocol dat sinds mei 2020 van kracht is, heeft zijn nut bewezen, benadrukte hij. "En het gaat natuurlijk om het respecteren van het dragen van maskers."

## ***Einde van het persoverzicht***

### **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

### **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM is** op maandag 9 augustus gesloten op **4,059 euro**. Het is deze week licht gedaald met -0,44%. De aankondiging van beter dan verwachte halfjaarresultaten werd tenietgedaan door de nieuwe beperkende gezondheidsmaatregelen in West-Indië en Réunion.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro**. Het hoogste koersdoel is 5,5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

**De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) is sterk gedaald, van \$ 4 tot \$ 69.**

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt hij tussen 69 en 77 dollar.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

**Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.**

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...**

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

**Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres

naar keuze te [geven](#).

## François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.**

**Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10921 mensen ontvangen dit persbericht live