

'Reddingsoperatie door Belgen is te laat'



De Morgen - 05 Feb. 2018
Pagina 4

Dat Lufthansa vroeg of laat met een herstructurering van Brussels Airlines zou uitpakken, viel te verwachten. Als Belgische ondernemers de nationale identiteit van de luchtvaartmaatschappij hadden willen veiligstellen, hadden ze dat volgens experts vroeger moeten doen.

Het Lufthansa-manoeuvre zou niet als een verrassing mogen komen. De Duitse luchtvaartmastodont is 100 procent aandeelhouder van Brussels Airlines sinds eind 2016 en de Duitsers hebben nooit de illusie gewekt dat ze de Belgische luchtvaartmaatschappij in de huidige vorm zouden behouden.

Dat was eigenlijk al in 2009 duidelijk. Lufthansa kocht toen 45 procent van de aandelen van Brussels Airlines en verwierf een koopoptie op de resterende 55 procent. De deal bood BA op dat moment een noodzakelijke reddingslijn, maar zorgde er wel voor dat de toekomst van de Belgische luchtvaartmaatschappij ondergeschikt werd aan de strategische toekomstplannen van Lufthansa.

"Als Belgische politici en ondernemers een Belgische verankering van Brussels Airlines hadden willen afdwingen, dan had het toen moeten gebeuren", zeggen insiders. "Maar iedereen was blij dat Lufthansa de Belgen kwam redden. Tja, dan moet je nu niet klagen dat de Belgen geen beslissingsbevoegdheid meer hebben."

Wie in 2009 nog niet overtuigd was, kon in 2012 niet meer naast de feiten kijken: Brussels Airlines zat in slechte papieren en Lufthansa was de enige partner die bereid was om een noodkrediet van 100 miljoen euro te verlenen. Een liefdadigheidsoperatie was het niet, want de Duitsers bedongen dat ze gedurende de looptijd van de lening het recht verwierven om Brussels Airlines voor een peulschil van 2,6 miljoen te kopen.

Die volledige aankoop vond in oktober 2016 plaats en hoewel Lufthansa inzake herstructureringen geen garantie gaf, leek bestuursvoorzitter Etienne Davignon de indruk te cultiveren dat Brussels Airlines nog van verregaande autonomie zou genieten en zekerheid kon verschaffen aan zijn 3.400 werknemers.

Eurowings

Wie wilde achterhalen dat dit slechts een illusie was, hoefde enkel naar Lufthansa CEO Carsten Spohr te luisteren. Die maakte duidelijk dat Brussels Airlines vroeg of laat zou opgeslokt worden door Eurowings. "We willen het model van Brussels Airlines incorporeren in onze lagekostendivisie Eurowings om er een pan-Europees succes van te maken." En over de werkgelegenheid: "In een sector als de onze bestaan geen werkgelegenheidsgaranties."

Toen was al duidelijk dat de merknaam Brussels Airlines bijkomstig was: "Uit onderzoeken bleek dat die merknaam zelfs in België niet echt bekend was, zeker niet bij jongeren", zeggen bronnen bij de luchtvaartmaatschappij. "Internationaal stelt de merknaam helemaal niets voor. De kans dat Lufthansa de naam zal uitspelen en behouden is eerder klein." In het akkoord van oktober 2016 stond dat de vier Belgische en vijf Duitse leden van de bestuursraad tot 31 december 2017 unanieme beslissingen zouden nemen; daarna zou het Belgische vetorecht wegvallen.

Waarnemers vinden dat dit laatste vragen oproept bij de geloofwaardigheid van de reddingsactie die een vijftigtal Belgische CEO's dezer dagen lanceren ten voordele van Brussels Airlines. "Toen CEO Bernard Gustin eind november zijn groeiplan voor Brussels Airlines voorstelde, werd hij door Lufthansa CEO Carsten Spohr de mond gesnoerd en werd beslist om dit vergaderpunt naar januari te verplaatsen. Toen wist iedereen hoe laat het was. Als bestuurslid Etienne Davignon de Belgische belangen van Brussels Airlines had willen verdedigen, dan had hij dat dan moeten doen. Maar hij deed het niet en nu kan hij niets meer doen, want sinds 1 januari beschikt hij niet meer over een veto."

Dit alles hoeft niet te betekenen dat Lufthansa de komende dagen roekeloos met Brussels Airlines zal omspringen. Dat zegt Eddy Van de Voorde van de Universiteit Antwerpen. Een plausibel scenario is volgens de luchtvaarteconoom dat de Afrika-vluchten van Brussels Airlines blijven, maar dat er voor de korte en middellange vluchten een integratie komt met Eurowings. "Wie beweert dat de Afrika-poot naar Frankfurt zal verhuizen, verkoopt onzin, want dat zou betekenen dat de Afrika-expertise van Brussels Airlines zomaar overboord wordt gegooid, waardoor grote concurrent Air France met alle Afrika-passagiers aan de haal gaat."

Van de Voorde sluit niet uit dat de mogelijke integratie in Eurowings administratieve jobs in Zaventem zal kosten. "Een deel van de administratie zou naar Duitsland kunnen verhuizen, maar de vliegtuigen zullen vanuit Zaventem blijven vliegen waardoor er voor de piloten en het boordpersoneel niet zoveel zal veranderen."

KOEN VIDAL

Copyright © 2017 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden