



## I Brief van de Directeur Air France-KLM

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

Nr. 734, 16 december 2019.

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 gisteren.](#) 

### *De pers recensie van maandag....*

#### > **Air France bevestigt de Airbus A350 als vervanger van zijn A380's**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 12 december - (...) Air France-KLM heeft (...) een bestelling geplaatst bij Airbus om tien extra exemplaren van de A350-900 te kopen.

Deze maatregel stelt Air France in staat de modernisering en rationalisering van haar vloot voort te zetten en te intensiveren. De **A350-900's waren vanaf het begin van de zoektocht naar een vervanger voor de Super Jumbo overwogen**, maar concurreerden met de A330neo en de Boeing 787. De **A350-900's** waren in concurrentie met de A330neo en de Boeing 787. In plaats van het creëren of versterken van het gewicht van een deelvloot, heeft het bedrijf er daarom voor gekozen om de positie van de A350 als nieuwe pijler van de langeafstandsvloot te consolideren. De **tien nieuwe apparaten komen bovenop de achtentwintig apparaten die al worden aangeschaft.** (...)

**Anne Rigail**, Chief Executive Officer van Air France, zei dat de **operationele resultaten van de eerste drie A350's "uitstekend zijn op alle niveaus:** klanttevredenheid, operationele prestaties en vermindering van de ecologische voetafdruk". Dit is nog een reden voor deze keuze.

(...) Met dit besluit **zet de vervoerder een stap in de richting van een vereenvoudiging van zijn langeafstandsvloot, die in 2023 zal bestaan uit drie soorten cockpits:** A330/350, 777 en 787. De Commissie is van mening dat de **luchtvaartmaatschappij**

met dit besluit haar **langeafstandsvloot, die in 2023 zal bestaan uit drie soorten cockpits, zal vereenvoudigen**. Maar er is nog een andere mogelijkheid tot vereenvoudiging: de overdracht van de tien.787 Air France-vliegtuigen aan KLM, een optie die in november werd genoemd. De **vloot van Air France-KLM is**

lange tijd bevroren geweest **sinds Benjamin Smith de** leiding van de groep overnam. Over anderhalf jaar zal de nieuwe CEO van de groep de terugtrekking van ATR's en ERJ's145's uit de Air France HOP! vloot hebben versneld, besloten om de vloot van KLM Cityhopper te versterken met 21 Embraer 195-E2, om zestig A220's bij Air France te integreren ter vervanging van de A318 en A319's, om de verdeling van de orderportefeuille van de A350 en 787's tussen Air France en KLM te herzien en om de verplichtingen voor de A350 en 777-300's te verhogen. De **vloot van Air France A320/321 met één gang moet nog worden gemoderniseerd, ook al** heeft het bedrijf al aangekondigd dat het 1 miljard euro per jaar zal investeren om zijn vloot te moderniseren.

***Mijn opmerking: De Airbus A350 is de ideale vervanger voor de A380's en zal Air France in staat stellen aanzienlijke brandstofbesparingen te realiseren.***

*Het heeft ook een voordeel in het aantrekken van passagiers. De A350 is nog stiller dan zijn voorganger, de A380.*

**> Air France-KLM: Anne-Marie Couderc zal worden herbenoemd tot President.**

(bron: La Tribune) 14 december - **Volgens bevestigende bronnen heeft de Raad van Bestuur van de Groep** deze woensdag unaniem het voorstel van het Benoemingscomité **goedgekeurd** om aan de volgende Algemene Vergadering in mei 2020 de **herbenoeming van Anne-Marie Couderc in haar functie voor te stellen**. (...) Anne-Marie Couderc zal (...) door de statuten verplicht worden (...) om een jaar later, in mei 2021 (...), de leeftijdsgrens voor het ontslag uit haar functie als Voorzitter vast te stellen (...).

**Air France-KLM heeft desgevraagd geen commentaar gegeven.**

De vraag of het wenselijk is het voorzitterschap met slechts één jaar te verlengen, werd snel van de hand gewezen. De goede relaties (en complementariteit) van Anne-Marie-Couderc met de CEO van Air France-KLM, Ben Smith, maar ook met de Franse staat en het management van KLM, leidden tot de door haar gevraagde verlenging van het contract.

Gezien de impasse in de onderhandelingen tussen Frankrijk en Nederland over het bestuur van de groep, die sinds de overname van het kapitaal van de groep door de Nederlandse staat in februari jongstleden volledig is verstoord, heeft niemand nieuwe spanningen willen creëren met betrekking tot het voorzitterschap van de groep. (...)

***Mijn opmerking: De ambtstermijn van de president van Air France-KLM verstrijkt in mei. De opvolging of vernieuwing ervan is dus actueel.***

*Andere verantwoordelijke functies binnen de Air France-KLM-groep worden bekleed door vrouwen (niet-limitatieve lijst):*

- . het voorzitterschap van twee van de belangrijkste dochterondernemingen (Air France en Transavia France),*
- . het secretariaat-generaal van de Groep,*
- . de afdeling Onderhoud van de Groep,*
- . alsook de voorzitters van de vier comités die belast zijn met de voorbereiding en vergemakkelijking van de werkzaamheden van de Raad van Bestuur op specifieke gebieden (benoeming en bestuur, audit, duurzame ontwikkeling, vergoeding).*

*Ook moet worden opgemerkt dat meer dan 40% van de directeuren van de Air France-KLM-groep voor meer dan 40% uit vrouwen bestaat.*

## **> Parlement wil opheldering over de inkrimping van de KLM**

(bron: De Telegraaf vertaald met Deepl) 11 december - Het **Parlement is bezorgd** (...) dat **KLM een Boeing 747 uit haar vloot moet verwijderen ten** behoeve van Franse piloten. (...)

"Ben Smith, CEO van Air France-KLM, heeft zojuist een ontmoeting gehad met de Nederlandse Vereniging van Vliegtuigpiloten (VNV) om zijn zorgen weg te nemen", zegt parlements lid Paternotte (D66). "We merken maar al te vaak dat KLM geen sterkere positie in de groep inneemt, ook al is daarvoor een belang verworven. Het is tijd voor ons om solide garanties van Parijs te verkrijgen, die ons na de overname van de aandelen werden beloofd."

Eind februari werd de Nederlandse regering de op een na grootste aandeelhouder van Air France-KLM, om het algemeen belang van KLM en Schiphol voor de Nederlandse economie te behouden. Sindsdien heeft een werkgroep van de Nederlandse en Franse regering zich gebogen over de governance van de consolidatie van luchtvaartmaatschappijen. Hoekstra wil garanties voor onafhankelijke handelsactiviteiten en KLM-routes, maar de onderhandelingen zijn

"complex", aldus de minister enkele weken geleden.

Smith heeft eenzijdige overeenkomsten gesloten met de Franse loodsenbond over de verdeling van de vloot. **Om de Franse piloten tot rust te brengen, belofde de CEO Air France meer vliegtuigen voor de Franse divisie. Air France ontvangt nu 2,5 vliegtuigen per nieuw KLM-vliegtuig.** Het zwakke punt van deze overeenkomsten is dat KLM meer winst maakt dan Air France.

**Met de nieuwe overeenkomsten is Air France-KLM financieel benadeeld en dit kan ten koste gaan van de routes en de werkgelegenheid in Nederland.** De VNV vindt het "onaanvaardbaar" dat Smith een Frans probleem oplost ten koste van de activiteiten van KLM. De PvdA en de D66 willen van Hoekstra weten in hoeverre KLM beperkt zal zijn in haar commerciële activiteiten.

***Mijn opmerking: De zorgen van de KLM-piloten zijn legitiem, maar ongegrond.***

*Belangrijke beslissingen, zoals de vernieuwing van de vloot, worden weliswaar genomen door de Raad van Bestuur van Air France-KLM, maar de dochterondernemingen financieren ze uit hun eigen inkomsten. In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, is er geen geldoverdracht tussen Air France en KLM.*

*Peter Hartman, CEO van KLM tussen 2007 en 2013, wees er onlangs op: "KLM heeft in de loop der jaren kunnen groeien dankzij Air France - en niet ondanks dat. KLM heeft een ongelooflijk aantal lange-afstandsbestemmingen gewonnen, bestemmingen die we als onafhankelijke vervoerder hadden moeten verlaten.*

## **> China Southern gebruikt AFI-KLM E&M voor zijn Airbus A350s.**

(bron Air & Cosmos) 12 december - Terwijl de Airbus A350 net is toegetreden tot **de vloot van China Southern Airlines**, heeft **deze laatste zojuist een MRO-apparatuurondersteuningscontract getekend met AFI KLM E&M voor alle twintig Airbus A350s.** Het onderhoudsprogramma omvat onderhoud, reparaties en logistieke diensten. Naast de wereldwijde "pools" in Parijs, Singapore en Detroit heeft de exploitant toegang tot een regionale onderdelenpool in Shanghai en een MBK (Main Base Kit) in Guangzhou en Beijing.

**Met deze regionale pool** kan AFI KLM E&M onmiddellijk de A350-vloot van China Southern Airlines overnemen bij elke tussenstop in China, waardoor het **risico van operationele vertragingen als gevolg van**

lange inklarings- en transportprocessen bij het verschepen van apparatuur uit andere landen wordt weggenomen.

### > **Air France KLM versterkt haar samenwerking met Qantas**

(bron: Boursier com) 10 december - Air France KLM breidt uit in Australië en Zuidoost-Azië door de samenwerking met de Qantas Groep te versterken. **Air France en KLM zijn van plan om eind december een code-sharing-overeenkomst te lanceren op de routes van JetStar Asia Airways en JetStar Airways, twee luchtvaartmaatschappijen van de Qantas Group.**

Deze nieuwe overeenkomst biedt nieuwe bestemmingen in Zuidoost-Azië en Australië via JetStar Asia Airways vluchten **vanuit Singapore** en JetStar Airways vluchten **vanuit Denpasar**. Air France en KLM-klanten zullen dus profiteren van een naadloze reiservaring, met hetzelfde ticket voor hun hele reis en de transfer van bagage naar hun eindbestemming (...).

**Tijdens het winterseizoen 2019 is KLM van plan code-sharing-overeenkomsten op te zetten voor JetStar Airways vluchten naar 4 Australische bestemmingen als voortzetting van haar Denpasar-dienst: Adelaide, Melbourne, Perth en Sydney. Ook in december 2019 zullen Air France, KLM en Qantas hun code-sharing uitbreiden naar hun respectieve vluchten van en naar Bangkok**, naast de bestaande overeenkomsten over routes via Singapore en Hong Kong. Deze uitbreiding maakt het mogelijk een derde mogelijkheid toe te voegen om Amsterdam en Parijs met Sydney te verbinden. (...)

***Mijn opmerking:** Air France-KLM herstelt de banden met Qantas en haar dochterondernemingen om Australië te bedienen.*

*Als gevolg van de alliantie tussen Qantas en de Emiraten moest de groep Air France-KLM in 2013 haar partnerschap met Qantas beëindigen.*

### > **Wanneer analisten met Air France-KLM en easyJet trouwen**

(bron Les Échos) 12 december - **In een zeer gedetailleerde studie ontwikkelen Citigroup-deskundigen de hypothese dat easyJet tegen 2025 zal worden overgenomen door Air France-KLM.** Zij presenteren het als de beste oplossing om de achteruitgang van de Frans-Nederlandse groep op de intra-Europese markt een halt toe te

roepen.

Wat als Air France-KLM easyJet kocht met de hulp van haar partners Delta en China Eastern? Dit is de hypothese die een team van Citigroup-analisten in Londen heeft ontwikkeld in een studie over de vooruitzichten voor consolidatie in het Europese luchtruim tegen 2025. "We hadden ons voorgesteld hoe het Europese luchtvervoer er in 2025 uit zou kunnen zien", zegt Mark Manduca, Citi Research's hoofdanalist voor Europa, Afrika en het Midden-Oosten. **We zijn tot de conclusie gekomen dat er tegen die tijd vier belangrijke spelers op de intra-Europese markt moeten zijn: Air France-KLM, IAG, Lufthansa en Ryanair.** Met drie belangrijke consolidatiescenario's: de overname van easyJet door Air France-KLM of IAG en die van Wizz Air door Ryanair.

»

Vergeleken met de Verenigde Staten, waar 80% van de markt in handen is van de Amerikanen, de Verenigde Staten, de Delta en het zuidwesten, **is de Europese consolidatie nog lang niet voltooid.** Volgens Citi Research waren Lufthansa, Ryanair, IAG, easyJet en Air France-KLM in 2018 goed voor 51,1% van het intra-Europese aanbod, respectievelijk 13,2%, 12,2%, 10,1%, 8,4% en 7,2%. Een veertigtal bedrijven volgen ver achterop, die zich moeten schikken naar de kruimels in deze markt en evenveel prooien of potentiële faillissementen zijn.

Maar **waarom zou easyJet een doelwit zijn**, met een marktkapitalisatie die die van Air France-KLM met ruim 1 miljard euro overschrijdt? "easy-Jet heeft een existentieel probleem: **het is gepositioneerd in het middensegment, met een product dat noch premium noch echt goedkoop is zoals Ryanair**", zegt Mark Manduca. Iedereen die zich in dezelfde situatie bevond, zoals Vueling of Noors, kwam in moeilijkheden. Daarnaast wordt easyJet omringd door steeds grotere concurrenten. Welke plaats zal het nog over hebben als Ryanair Wizz-lucht koopt of als IAG Noors in handen krijgt?"?

EasyJet in een doodlopende straat?

**De groei van easyJet**, hoewel nog steeds zeer sterk in Frankrijk, **zou ook tekenen van zwakte vertonen.** "Kijk naar de voorspellingen voor de evolutie van de vloot in hun laatste 2019 presentatie. **easyJet verwacht een gemiddelde veronderstelling van 361 vliegtuigen in 2023, vergeleken met 352 in 2020, met name door vertragingen in de leveringen van Airbus.** "Stelios Haji-Ioannou [oprichter en hoofdaandeelhouder van easyJet, redactionele nota] wil easyJet niet laten groeien," zegt Mark Manduca. In het verleden heeft de oprichter van het bedrijf met de oranje kleurstelling zich in het verleden meermaals verzet tegen zijn management op het gebied van

vliegtuigorders, waarbij hij misschien de voorkeur gaf aan dividenden boven investeringen. Voor Citi Research-analisten **heeft easyJet iets om meer dan één potentiële koper aan te spreken**. Niet alleen "**de huidige beurswaardering ligt dicht bij de waarde van de vloot**", wijzen zij erop, maar **het bedrijf heeft ook een onschatbare portefeuille van slots** op de Londense luchthavens Gatwick en Luton, alsook in Amsterdam, Parijs-CDG, Frankfurt, München, Madrid, Wenen en Brussel. Hierdoor zal Air France-KLM haar marktaandeel op de intra-Europese markt kunnen verdubbelen. Maar ook andere factoren kunnen daartoe aanzetten, zoals een mogelijke privatisering van ADP. In dit geval "zal de nieuwe eigenaar de inkomsten willen verhogen door het verkeer te vergroten, door Ryanair uit te nodigen naar Roissy-CDG. Om weerstand te bieden, zou Air France-KLM dan geen betere oplossing hebben dan de op een na grootste luchtvaartmaatschappij op de Franse markt, easyJet, te kopen", legt Mark Manduca uit.

Op voorwaarde dat easyJet te koop is en dat het management van Air France-KLM een dergelijke weddenschap durft aan te gaan. Meer dan tien jaar geleden bestudeerden de leiders van de Frans-Nederlandse groep een mogelijke overname (....). Ten slotte hebben zij afgezien van een protest van de werknemers van Air France, die veel te vrezen zouden hebben van een fusie van de middellangeafstandsnetwerken van de twee luchtvaartmaatschappijen.

De alternatieve scenario's van Citi Research zijn vandaag de dag niet prettig voor Air France-KLM. Indien de situatie onveranderd zou blijven, zou haar marktaandeel op de intra-Europese markt verder dalen. En in het ergste geval - dat van een overname van easyJet door IAG - zou de Frans-Nederlandse groep waarschijnlijk definitief de eerste Europese luchtvaartafdeling verliezen.

***Mijn opmerking:*** Ten eerste moet worden gezegd dat dit zeer interessante artikel gebaseerd is op een studie die buiten de Air France-KLM-groep is uitgevoerd.

*De studie is gebaseerd op één vaststelling: de consolidatie in het Europese luchtvervoer, die al ongeveer vijftien jaar aan de gang is, versnelt. Daar zijn vele redenen voor.*

*De afgelopen maanden zijn verschillende luchtvaartmaatschappijen failliet gegaan. Iberia heeft aangekondigd Air Europa te willen kopen. British Airways probeerde Noors te kopen. Alitalia, in een slechte positie, ziet haar toekomst vorm krijgen in stippellijnen.*

*Daarnaast zijn de hubs van de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen verzadigd: Heathrow voor British Airways, Frankfurt voor Lufthansa,*

*Schiphol voor KLM. Aangezien de verzadiging van deze luchthavens de vooruitzichten voor interne groei beperkt, zijn de Europese luchtvaartmaatschappijen op zoek naar externe groeioplossingen.*

*Het jaar 2020 zou wel eens een beslissende stap in het consolidatieproces kunnen zijn. Hoeveel grote Europese bedrijven zullen er overblijven als de consolidatie is voltooid? Vier zoals de Citigroup-studie suggereert? Vijf als easyJet onafhankelijk blijft?*

## > Luchtvervoer gelooft niet in een recessie in 2020

(bron Les Échos) 11 december - en tien december! Voor het **tiende achtereenvolgende jaar genereerde het internationale luchtvervoer in 2019 een solide winst**, met een geschatte nettowinst van 25,9 miljard dollar (vergeleken met 27,3 miljard dollar in 2018), op een gecumuleerde omzet van 838 miljard dollar. Volgens de laatste prognoses van de International Air Transport Association (IATA), die woensdag in Genève zijn gepubliceerd, zal dit decennium van winst naar verwachting doorzetten tot in 2020 en zal de nettowinst naar verwachting stijgen tot 29,3 miljard. (...)

**Europese bedrijven zijn over het algemeen verre van de meest efficiënte financiële ondernemingen.** Hun gecumuleerde winsten in 2019 (6,2 miljard dollar) zijn bijna drie keer lager dan die van Noord-Amerikaanse bedrijven (16,9 miljard dollar). Hun gemiddelde marge blijft laag (3,6%). En de situatie zou volgend jaar niet veel anders moeten zijn. Dit is een verschil dat de IATA toeschrijft aan hogere sociale kosten en belastingen in Europa dan elders.

Deze geografische divergentie verhuult echter een nog grotere divergentie tussen de leidende groep van internationale luchtvaartmaatschappijen en de rest van het pakket. "Een **dertigtal bedrijven namen het grootste deel van de winst voor hun rekening**, terwijl een overgrote meerderheid van de **bedrijven** geen verbetering van de financiële prestaties liet optekenen. **Een aanzienlijk aantal bleef zelfs in het rood staan**", zegt Brian Pearce.

**Tot deze categorie kreupele eenden behoren ongeveer 40 kleine Europese bedrijven**, waarvan het marktaandeel zelden meer dan 1% bedraagt en **die gedoemd lijken te zijn om te worden opgekocht of te verdwijnen**. Maar het omvat ook bijna alle Afrikaanse bedrijven, een aantal Aziatische bedrijven en zelfs bedrijven uit het Midden-Oosten, die in het rood blijven staan.

**Mijn opmerking:** Terwijl de nettowinst van de luchtvaartmaatschappij



naar verwachting zal toenemen in 2020 (29 miljard dollar), zal het nog steeds verre van het resultaat voor 2016 (38 miljard dollar).

## > CO2-vrije luchtvaart: laten we de elektrische vliegtuigen vergeten, de oplossing is elders, zegt Safran.

(bron La Tribune) 9 december - **De afschaffing van de kortereafstandsvluchten en de race naar het elektrische vliegtuig zal volgens de Franse luchtvaartgroep Safran nooit leiden tot een vermindering van de CO2-uitstoot van de luchtvaart met 50% in 2050 ten opzichte van 2005**, zoals de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft bepaald. (...)

Elektrische batterijen, die vandaag de dag een vermogen van 200 watt per kilogram [Wh/kg] hebben, zijn te laag. En batterijspecialisten hebben geen oplossingen in de dozen. **"Om met een A320 te kunnen vliegen die 80 ton vracht over afstanden tot 5 uur vervoert, zou je 180 ton batterijen moeten vervoeren die 5 keer energiezuiniger zijn dan de batterijen die we vandaag de dag weten te maken en die buiten de roadmap van de wetenschappers vallen**

", legt Stéphane Cueille, Safran's Director of Innovation and R&T uit.

**De aanpak van het probleem van vluchten van meer dan 1000 km is echter een conditio sine qua non voor het bereiken van de gestelde doelen. Zij zijn verantwoordelijk voor 80 procent van de wereldwijde CO2-uitstoot [van de burgerluchtvaart]** en kunnen in de meeste gevallen niet worden vervangen door andere vervoerswijzen. En zal in 2050 nooit meer uitgerust zijn met 100% elektrische motoren, laat staan in 2035. (...)

Aan de andere kant, als Safran elektrische vliegtuigen voor vluchten van meer dan 1000 km uitsluit, zegt de lucht- en ruimtevaartgroep niet dat de doelstelling om de CO2-uitstoot in 2050 met 50% te verminderen ten opzichte van 2005 niet haalbaar is. Integendeel. (...)

**Er is niet één oplossing, maar een combinatie van meerdere hendels.** Precies drie:

- . **de ingebruikname rond 2035 van een nieuw ultra-efficiënt vliegtuig voor de korte en middellange afstand;**

- . **de ontwikkeling van** alternatieve brandstoffen, in eerste instantie biobrandstoffen, vervolgens **synthetische brandstoffen**, die alle compatibel zijn met interne verbrandingsmotoren;

- . **geoptimaliseerd beheer van de vliegoperaties.** (...) Het debat tussen traditionele architecturen met een romp en motoren onder

de vleugels en gebroken architecturen, zoals de invoering van "open rotor"-motoren, gelegen aan de achterkant van het vliegtuig, gaat door. Als vliegtuigbouwers het de laatste tijd niet erg warm hebben gehad met het concept van een "open rotor", kan de toename van de milieudruk dit type motor weer bovenop de stapel zetten. (...)

**Om de CO2-uitstoot in 2050 te halveren ten opzichte van 2005, zal dit nieuwe vliegtuig een "groene" brandstof nodig hebben**, die noodzakelijkerwijs duurder zal zijn dan de huidige kerosine. (...)

Maar (...) het zou op die datum niet alle luchtvervoersbehoeften dekken.

"Wij geloven dat alternatieve brandstoffen het kunnen overnemen", zegt Stéphane Cueille.

Voor hem zijn twee wegen duidelijk: de eerste is het gebruik van **synthetische groene brandstoffen**, die in feite oplossingen zijn **op basis van groene waterstof** (of Power to liquid). (...)

Als deze technologie er echter niet in slaagt om door te breken, is Safran van mening dat er nog een andere, veel complexere oplossing bestaat: **het gebruik van waterstof zoals het is**. Deze optie, die pas na 2040 kan worden overwogen, zou een "grote" sprong voorwaarts betekenen. Specifieke, grotere vliegtuigen zouden nodig zijn om de zeer grote cryogene tanks voor de opslag van vloeibaar waterstof 2 tot 3 keer groter dan kerosine te vervoeren.

Uiteindelijk houdt de routekaart van Safran het op papier. Maar (...) de **hoop op duurzame en synthetische brandstoffen is afhankelijk van politieke steun voor de ontwikkeling van een** biobrandstofsector, in de eerste plaats biobrandstoffen, en vervolgens groene waterstof, voor de luchtvaart.

(...) Gezien het specifieke internationale karakter van het luchtvervoer **kan een dergelijke regulering alleen op wereldschaal plaatsvinden, met** het risico dat er concurrentiekloven ontstaan tussen bedrijven die veel duurdere alternatieve brandstoffen zouden moeten gebruiken en bedrijven die niet verplicht zouden zijn dat te doen. (...)

"Idealiter zou dit in ICAO-verband moeten gebeuren. Tenminste in Europa", legt Stéphane Cueille uit. "Europa moet in een positie van invloed zijn en niet in strijd met bepaalde landen", voegde hij eraan toe. (...)

***Mijn opmerking: Safran is de grootste fabrikant van vliegtuigmotoren. Zijn mening verdient het om aandachtig gelezen te worden.***

***Ik wil nog één opmerking maken: als de Europese regeringen besluiten een "koolstofbelasting" op luchtvaartmaatschappijen in te voeren, heeft deze maatregel alleen zin als de opbrengsten van deze belasting***

worden gebruikt om de productie van alternatieve brandstoffen voor kerosine te financieren.

## > Boeing besluit de productie van de 737 MAX, een vliegverbod, op te schorten.

(bron AFP) 16 december - **De vliegtuigbouwer Boeing heeft maandag besloten om de productie van zijn vlaggenschip, de 737 MAX, vanaf januari op te schorten**, na twee ongelukken waarbij in een paar maanden tijd 346 mensen om het leven kwamen, zonder de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten om het toestel terug te vliegen.

De Amerikaanse vliegtuigbouwer beweert dat hij zijn productieplannen "continu" heeft beoordeeld in het geval van een langdurige MAX-onderbreking. "Als gevolg van deze voortdurende evaluatie hebben we besloten om prioriteit te geven aan de levering van opgeslagen vliegtuigen en de productie van het 737-programma vanaf volgende maand tijdelijk op te schorten," zei hij in een verklaring.

In dit stadium voorziet zij niet in een personeelsinkrimping, maar deze beslissing zou haar onderaannemers sterk kunnen verstoren. (...)

**Deze beslissing**, genomen tijdens een vergadering op maandag, **is ingegeven door een aantal factoren**, die de vliegtuigfabrikant verder heeft toegelicht, **waaronder onzekerheid over het tijdstip en de omstandigheden van de herinbedrijfname van het vliegtuig en goedkeuringen voor pilotenopleidingen wereldwijd**. (...)

"We blijven nauw samenwerken met de FAA (de Amerikaanse toezichthouder) en regelgevers over de hele wereld voor de veilige terugkeer naar de dienst," een woordvoerder vertelde AFP zondagavond na speculatie in de pers. (...)

**Er is geen terugkomstdatum voor de zomertijd.**

En **de Amerikaanse toezichthouder**, de FAA, die zwaar bekritiseerd is in het certificeringsproces, **zegt dat zij geen toestemming zal geven totdat zij ervan overtuigd is dat de corrigerende maatregelen die zijn genomen om het vliegtuig maximaal veilig te maken**. (...)

Het aandeel van Boeing verloor maandag 4,3% in een formele vergadering.

## *Einde van het persoverzicht*

## > Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat

open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 16 december, toen de helft van de ondertekeningstermijn verstreken was, had de raadpleging 1.042.000 handtekeningen opgeleverd, of 22,09% van de vereiste handtekeningen.

***Mijn opmerking: Ter herinnering, het overlegmechanisme over de privatisering van de ADP-groep heeft betrekking op het volgende wetsvoorstel:***

*De ontwikkeling, exploitatie en ontwikkeling van de luchthavens Parijs-Charles de Gaulle, Parijs-Orly en Parijs-Le Bourget vormen een nationale overheidsdienst in de zin van de negende alinea van de preambule van de Grondwet van 27 oktober 1946.*

*Ik wil u herinneren aan de volgende stappen in het proces:*

*1- Na afloop van de steunperiode van negen maanden controleert de Constitutionele Raad of het wetsvoorstel de steun heeft van ten minste een tiende van de kiezers die op de kiezerslijsten staan ingeschreven.*

***2- Indien het wetsvoorstel niet ten minste eenmaal door elk van beide assemblees (Nationale Assemblee en Senaat) is behandeld binnen zes maanden na de bekendmaking in het staatsblad van het besluit van de Constitutionele Raad waarin wordt verklaard dat de kiesdrempel van 10% is bereikt, legt de president van de Republiek het wetsvoorstel voor aan een referendum.***

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

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

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 10,60 euro aan het einde van maandag 16 december. Het is +3,82% hoger.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-

**KLM is 11,19 euro.**

**Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 1 naar 65 dollar.**

**Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.**

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

**U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....**

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

**Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.**

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

## | François Robardet...

**Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10238 mensen ontvangen deze persrecensie live