

Schorsing van vluchten van Air France naar China: "De prioriteit is de veiligheid van onze klanten".



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

N°741, 3 februari 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

> **Schorsing van vluchten van Air France naar China: "De prioriteit is de veiligheid van onze klanten".**

(bron Europa 1) 30 januari - (...) "De hoogste prioriteit is de veiligheid en gezondheid van onze klanten en medewerkers". (...)

Terwijl de tol van de coronavirus epidemie is gestegen tot 170 doden en meer dan 7.000 geïnfecteerden, gaat Anne Rigail terug op een keuze die ze maakte na "het volgen van de evolutie van de coronavirus crisis" op een dagelijkse basis. **"We hebben de moeilijke beslissing genomen om onze vluchten naar het vasteland van China op te schorten tot 9 februari."** Een datum die verre van onveranderlijk is, aangezien de directeur-generaal van Air France met haar teams gaat kijken naar "de mededelingen van de WHO en het directoraat-generaal Gezondheid in Frankrijk om dit nieuwe beleid te kunnen aanpassen, en om te weten of de vluchten moeten worden hervat of dat de opschorting moet worden uitgesteld". Omdat **Air France** geen klanten of werknemers in China wil achterlaten, **zal het "vanaf deze donderdagavond speciale vluchten" opzetten om ze terug te brengen naar Frankrijk.** Vluchten uitgevoerd door "vrijwillige werknemers" waarbij de veiligheidsvoorwaarden voor de gezondheid voldoen aan de aanbevelingen van de autoriteiten. (...)

Mijn commentaar: *Het coronavirus is blijkbaar minder dodelijk dan*

SARS, maar wel besmettelijker. Dit heeft ertoe geleid dat de meeste luchtvaartmaatschappijen hun vluchten naar China hebben stopgezet.

Als de epidemie voortduurt, kunnen Aziatische luchtvaartmaatschappijen die al in moeilijkheden verkeren, zoals HNA en Cathay Pacific, hun situatie zien verslechteren.

> Een tweede activiteit voor Lelystad

(bron De Telegraaf vertaald met Deepl) 23 januari - **De controverse over de opening van Lelystad als vrijetijdsluchthaven gaat door** en achter de schermen wordt al gesproken over de aanleg van een tweede landingsbaan voor deze omstreden luchthaven. (...)

Volgens zo'n 30 Lelystad-luchtvaartmaatschappijen heeft de luchthaven concrete plannen gemaakt voor deze tweede baan om bijvoorbeeld opleidingsvluchten voor beroepspiloten te kunnen blijven uitvoeren. Dit betreft meer dan 100.000 starts en landingen per jaar. Uiteindelijk zal het vrijetijdsverkeer naar verwachting 45.000 vluchten vertegenwoordigen. (...)

In Den Haag moet de minister in overleg met de Tweede Kamer de moeilijke knoop van Lelystad nog doorhakken, terwijl zowel voor- als tegenstanders van de uitbreiding hard strijden. (...)

Naar verwachting zal deze maand worden besloten of Lelystad Airport in 2020 wordt opengesteld voor vrijetijdsvluchten. De hele luchtvaartsector kijkt reikhalzend uit naar hoe het advies van de commissie Remkes over stikstof zich zal vertalen in groeiplannen voor Nederland.

Morgen presenteren KLM-medewerkers in Den Haag een petitie waarin ze de politici vragen de daad bij het woord te voegen. "De KLM-groep staat nu stil, dat kan niet meer", constateert een ingewijde.

De opening van de luchthaven van Lelystad is al drie keer uitgesteld onder druk van actiegroepen in Gelderland en Overijssel die de rust willen bewaren. Volgens directeur Hanne Buis is Lelystad Airport, dat met 250 miljoen euro is uitgebreid, klaar voor een nieuwe start. (...)

***Mijn commentaar:** De uitbreiding van Schiphol en de opening van Lelystad zijn in Nederland onderwerp van gesprek. Milieukwesties (lawaai en vervuiling) staan centraal in de debatten.*

> Drie Nederlandse piloten mogen Argentinië verlaten

(bron De Telegraaf vertaald met Deepl) 1 februari - **De drie in Argentinië gearresteerde Nederlandse piloten mogen het land**

verlaten. Het tijdstip van thuiskomst wordt om redenen van vertrouwelijkheid niet bekend gemaakt, zo meldde KLM op zaterdag.

Eerder deze maand werden de drie mannen gearresteerd op de internationale luchthaven van Ezeiza bij de Argentijnse hoofdstad Buenos Aires. **Een zending cocaïne was onderschept in hun vrachtvliegtuig**, dat naar verluidt 88 kilo woog.

Maandag werd vernomen dat de piloten waren vrijgelaten omdat **het Openbaar Ministerie in Argentinië geen reden zag om ze te vervolgen.** Voordat de drie mannen Argentinië mochten verlaten, moesten bepaalde formaliteiten worden afgehandeld, meldde de KLM zich.

***Mijn commentaar:** Het is een opluchting voor de drie KLM-piloten die in Argentinië werden vastgehouden nadat cocaïne was ontdekt in de ruimen van hun vrachtvliegtuig.*

De beslissing om ze vrij te laten was in afwachting. Loodsen zijn niet verplicht om het laden en lossen van de lading te controleren. Ze controleren alleen of de documenten correct zijn en of er geen gevaarlijke goederen aan boord zijn.

> **ATR maakt zijn laatste Air France Hop! vlucht en verlaat de vloot**

(bron Actu-Aero) 31 januari - Geërfd van de Franse regionale luchtvaartmaatschappij Airlinair (...), **zijn de turboprops, waarvan het aantal tegen eind 2015 24 in de vloot bedroeg, de eerste slachtoffers van de verklaarde wens van de CEO van Air France-KLM om de volledige vloot van de Franse maatschappij te rationaliseren.** (...)

Deze wens om het aantal cockpits te verminderen komt in de praktijk tot uiting in de vermindering van vier types vliegtuigen tot slechts twee voor de kortereafstandsbusiness, die zij vanuit twee bases exploiteert, en de doelstelling dat elk van hen uiteindelijk slechts één type vliegtuig zal herbergen: **de Embraer 170/190 in Parijs-Orly en de CRJ-700/1000 in Lyon-Saint Exupéry.**

Sinds eind december heeft de luchtvaartmaatschappij slechts twee ATR72-600's met 72 zitplaatsen op haar netwerk: F-HOPX, die haar laatste vlucht op 27 januari heeft gemaakt, en F-HOPZ, die haar laatste vlucht onder het Air France HOP-vlabel heeft gemaakt in de ochtend tussen Nantes en Orly.

Het volgende vliegtuig dat de Air France HOP kortereafstandsvloot verlaat is de Embraer ERJ-145s. Het bedrijf exploiteert momenteel 13 exemplaren.

Mijn commentaar: De release van de ATR's in 2020 en de Embraer 145's in 2021 werd aangekondigd door de Air France-KLM Groep op 5 november 2019, tijdens de presentatie aan de investeerders.

Sommige van de Air France HOP! routes met te weinig passagiers om vliegtuigen met meer dan 70 zitplaatsen te rechtvaardigen worden geëxploiteerd door maatschappijen zoals Chalc Air Aviation.

> **737 MAX: Ryanair overweegt nog meer banen te schrappen...**

(bron AFP) 29 januari - Goedkope luchtvaartmaatschappij **Ryanair dreigt met verdere personeelsinkrimpingen en sluitingen van de basis als gevolg** van extra vertragingen bij de levering van Boeing Max 737.

In een brief aan haar personeel van 27 januari, die woensdag aan AFP is gestuurd, betreurt de Ierse maatschappij "het extra slechte nieuws" met betrekking tot de vliegtuigen van Boeing. (...) De vloot van Ryanair bestaat uitsluitend uit Boeing-vliegtuigen en de groeiplannen van het bedrijf worden dan ook verstoord door de problemen met de 737 Max. (...)

Ryanair legt in deze brief uit dat het daarom niet in staat zal zijn om de tien 737 Max waarop het hoopte te ontvangen voor het zomerseizoen 2020. Hij verwacht nu op zijn vroegst in september of oktober.

De groep verwachtte voor deze zomer 58 Max te ontvangen alvorens zijn ambities geleidelijk aan naar beneden bij te stellen... (...)

De Ryanair-groep, onder leiding van Michael O'Leary, is nu gereorganiseerd in vier bedrijven, namelijk Ryanair DAC, dat het grootste deel van de activiteiten groepeerde, alsmede de Oostenrijkse Lauda, de Maltese Malta Air en de Poolse Buzz. (...)

Ondanks deze onzekerheden **heeft Ryanair op 10 januari zijn winstprognose voor het uitgestelde boekjaar 2019-2020** (dat in maart eindigde) **verhoogd** dankzij een goede kerstperiode en beter dan verwachte boekingen voor het begin van het jaar.

> **India hervat de privatisering van zijn staatsluchtvaartmaatschappij Air India**

(bron Les Echos) 27 januari - (...) **De regering van Narendra Modi lanceerde op maandag de zoveelste poging om de worstelende drager te redden.**

Het gepubliceerde aanbestedingsdocument voorziet ditmaal in de volledige overname van het aandeelhouderschap van de staat, met inbegrip van de volledige zeggenschap over de low-cost-dochteronderneming **Air India Express**, en een aandeel van 50 % in AISATS, de luchthavendienstverlener. De kandidaten hebben tot 17 maart de tijd om hun belangstelling te tonen voor de overname van de luchtvaartgroep, die **voor 8 miljard dollar schulden heeft.**

En de minister van burgerluchtvaart, Hardeep Singh Puri, deed niets om de zaken te verfraaien. "Vanwege de geaccumuleerde schuld, kan de financiële situatie worden beschreven als zeer fragiel en **Air India als een schulderval,**" zei hij. In het verleden had hij al gewaarschuwd voor het risico van een faillissement als de luchtvaartmaatschappij niet zou worden geprivatiseerd. Want volgens hem "kan elke particuliere belegger de trend omkeren en operationele en financiële efficiëntie brengen. De „**potentiële kopers zullen aansprakelijkheden van ongeveer \$3.3 miljard moeten nog veronderstellen en de naam van het bedrijf, Lucht India, in het kader van de inleidende termijnen van de aanbidding behouden.**

Als buitenlandse investeringen niet worden uitgesloten, moeten de zeggenschap en de economische eigendom van de luchtvaartmaatschappij in handen blijven van een Indiase entiteit. Met dit nieuwe aanbod verzekert de overheid zich ervan dat zij heeft geleerd van het vorige aanbod.

Dit keer, „**de aanbidding die door de Indische overheid wordt voorgesteld is zeer aantrekkelijk,**" zegt Kapil Kaul, directeur voor Zuid-Azië van het CAPA-Centrum voor Luchtvaart dat door het agentschap Bloomberg, in het bijzonder wegens de volledige uitgang van de Staat van de hoofdstad van Lucht India **wordt geciteerd.** "We verwachten een belangrijke reactie," anticipeert de expert. De burgerluchtvaartminister Hardeep Singh Puri benadrukte dat Air India een "grote aanwinst" is. Zij promoot met name haar 98 bestemmingen, waarvan 42 internationaal. (...)

***Mijn commentaar:** Sinds enkele jaren woedt de prijzenoorlog tussen luchtvaartmaatschappijen op de binnenlandse markt in India. Internationaal hebben de Indiase luchtvaartmaatschappijen te lijden onder de prijs van kerosine die met 30% wordt belast.*

Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot het faillissement van verschillende Indiase luchtvaartmaatschappijen, waaronder Jet Airways

en Kingfisher.

Alleen Indigo (de luchtvaartmaatschappij die de meest A320 neo ter wereld exploiteert) weet geen geld te verliezen.

> **South African Airways: een staatsbank komt de luchtvaartmaatschappij redden die op het punt staat failliet te gaan.**

(bron Le Journal de l'Aviation Avec AFP) 28 januari - **De Zuid-Afrikaanse luchtvaartmaatschappij SAA, die zwaar in de schulden zit, krijgt 218 miljoen euro van een staatsbank om een faillissement te voorkomen, de** onafhankelijke bestuurders van de overheidsgroep die belast is met de herstructurering die ze dinsdag aankondigde. (...)

South African Airways (SAA), de op één na grootste luchtvaartmaatschappij van Afrika, maakt al jaren ernstige turbulentie door.

Het heeft sinds 2011 geen winst geboekt, heeft een schuld van minstens (...) 570 miljoen euro en overleeft alleen met een permanente inbreng van overheidsgeld.

Om een faillissement te voorkomen is begin december een vrijwaringsprocedure voor het bedrijf gestart. (...)

Het herstructureringsplan voor de SAA, waarin ongeveer 5 200 mensen werkzaam zijn, zou moeten leiden tot ontslagen, de privatisering van een aantal diensten van de groep en de afschaffing van een aantal van zijn bestemmingen.

***Mijn commentaar:** Twee dagen na deze aankondiging heeft South African Airways in februari ongeveer 100 vluchten geannuleerd, waaronder ongeveer 50 internationale vluchten, in een poging om de kosten te drukken.*

> **Wright Electric lanceert de ontwikkeling van een motor voor een 186-zits elektrisch vliegtuig**

(bron Air & Cosmos) 31 januari - **EasyJet-partner Wright Electric gaat een elektrische motor ontwikkelen en** kondigt de samenwerking met het Britse lucht- en ruimtevaartbedrijf BAE Systems aan om de ontwikkeling van deze nieuwe technologie te versnellen. De Amerikaanse start-up is van plan om al in 2021 grondtesten van zijn motor uit te voeren, gevolgd door vliegtesten in 2023.

Wright Electric ontwikkelt elektrische systemen op megawattschaal die nodig zijn voor de vlucht van zijn 186-zits

commerciële elektrische vliegtuig, de Wright 1. Om dit te bereiken bouwt de Amerikaanse start-up een 1,5 MW elektrische motor en een 3 kilovolt omvormer. Deze motor wordt de krachtcentrale voor het Wright 1 elektrische systeem. (...)

Wright Electric zal aërodynamische tests uitvoeren op de romp, die de basis zullen vormen voor het ontwerp van het aandrijfsysteem. **Het bedrijf verwacht dat Wright 1 in 2030 in dienst komt.** Veel overheidsinstellingen in de Verenigde Staten financieren onderzoek op het gebied van de elektrische luchtvaart, waaronder Nasa en het Air Force Research Laboratory (AFRL).

Mijn opmerking: Je moet heel voorzichtig zijn als je het over een toekomstig elektrisch vliegtuig hebt.

Hier werkt Wright Electric, een startup met een tiental medewerkers, aan het ontwerp van een elektromotor, niet aan een vliegtuig. Deze elektromotor moet een vermogen hebben van 1,5MW (mega-watt).

Ter vergelijking: de vier motoren van de A400M ontwikkelen 35MW. Een kerncentrale levert een vermogen van 1000 MW, wat overeenkomt met het vermogen van ongeveer 30 vliegtuigen.

In de toekomst zal het onmogelijk zijn om een elektrisch vliegtuig met batterijen van stroom te voorzien. Hun gewicht is onbetaalbaar.

Een van de oplossingen die worden overwogen zou zijn om elektriciteit te produceren uit waterstof. Met één probleem: voor de opslag van waterstof is een cilindrische tank nodig, zoals bij raketten. Het hele vliegtuig moet dienovereenkomstig worden herontworpen.

> **Belangenbehartiging van de luchtvaartindustrie voor duurzame alternatieve brandstoffen**

(bron Reuters) 23 februari - **Zes grote spelers in de Franse luchtvaartsector roepen de regering op om de ontwikkeling van een duurzame industrie voor alternatieve brandstoffen te bevorderen** "binnen een concurrerend en levensvatbaar kader" om bij te dragen aan de vermindering van de CO₂-uitstoot, aangezien de milieubijdrage van de financieringswet 2002 "op geen enkele wijze zal bijdragen aan de ecologische transitie". (...)

De ondertekenaars zijn Guillaume Faury, President van Airbus, Anne Rigail, CEO van Air France KLM, Alain Battisti, President van de Franse Nationale Federatie van Koopvaardijvluchten (Fnam), Eric Trappier, CEO van Dassault Aviation en President van de Franse Groep van

Lucht- en Ruimtevaartondernemingen (Gifas), Augustin de Romanet, CEO van de Groep Aéroports de Paris, en Thomas Juin, President van de Unie van Franse Luchthavens (UAF&FA).

De nieuwe belasting "gestemd in de financieringswet 2020 zal op geen enkele manier bijdragen aan de ecologische transitie van de sector", zeggen ze.

"We zijn blij met de aankondiging van de regering van een routekaart voor duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart," vervolgden ze.

Voor de ondertekenaars **zou het "wenselijk zijn dat Frankrijk de ontwikkeling en de financiering van een dergelijke sector aanmoedigt in een concurrerend en levensvatbaar kader voor alle spelers".**

Zij stellen stimulerende mechanismen voor zoals belastingkrediet, belastingvrijstelling of fiscale toewijzing.

"Duurzame brandstoffen kunnen tot 80% van de CO₂-uitstoot besparen in vergelijking met fossiele kerosine", zeggen ze.

***Mijn opmerking:** Duurzame brandstof is vandaag de dag het enige geloofwaardige alternatief voor kerosine. De ontwikkeling ervan moet door de regeringen worden gesteund.*

Een eerste stap werd gezet op 27 januari met de aankondiging van de minister van Milieutransitie van de lancering van een routekaart voor duurzame biobrandstoffen in het Franse luchtvervoer.

> **Verenigde Staten: Airbus ontwijkt vervolging wegens corruptie**

(bron RFI) 23 januari - **3,6 miljard euro. Dit is het bedrag van de boetes die de Airbus-groep aan de Franse, Britse en Amerikaanse autoriteiten zal moeten betalen voor corruptiedaden die tussen 2004 en 2016 in niet minder dan 15 landen zijn gepleegd.** Een recordbedrag, maar wel een dat de vliegtuigfabrikant in staat stelt om juridische stappen te vermijden.

Luxueuze geschenken aan Chinese ambtenaren, het al dan niet betalen van steekpenningen aan fictieve tussenpersonen, dit alles onder toezicht van een afdeling die belast is met het bedenken van de regelingen om deze verduisteringen te verbergen. Het is een erfenis van Airbus die door de drie samenwerkende jurisdicties aan het licht is gekomen. **"De akkoorden die we hebben bereikt slaan de bladzijde om over onaanvaardbare praktijken uit het verleden"**, gaf Denis Ranque, Voorzitter van de Raad van Bestuur, toe en voegde eraan toe dat er belangrijke hervormingen zijn aangenomen. Naast het afschaffen

van de afdeling die belast is met de beloning van het netwerk van tussenpersonen, heeft de groep haar anticorruptiebeleid versterkt. (...) Dit had tot

gevolg dat ze minder streng werden, onder meer door het gevreesde Amerikaanse ministerie van Justitie, waarvoor **Airbus toegaf te liegen en zich ertoe verbond de controles aan te scherpen**. Hetzelfde geldt voor Frankrijk, waar het Franse anticorruptieagentschap toezicht zal houden op het nalevingsprogramma van de groep.

Airbus, die stelt dat deze drie overeenkomsten niet neerkomen op een schuldbekentenis, waardoor een echt proces, of zelfs een veroordeling, die zeker veel meer zou hebben gekost, wordt vermeden.

Mijn opmerking: de aan Airbus opgelegde boete zal als volgt worden verdeeld: 2,1 miljard euro aan Frankrijk, 984 miljoen euro aan het Verenigd Koninkrijk en 526 miljoen euro aan de Verenigde Staten.

Een soortgelijke procedure is aan de gang tegen Boeing. Het resultaat zou in de loop van 2020 kunnen worden bekendgemaakt.

> De resultaten van Boeing gaan voor het eerst sinds 1997 in het rood...

(bron: Le Journal de l'Aviation) 29 januari - (...) Als direct gevolg van de stopzetting van de leveringen van de 737 MAX vanaf maart 2019 **is een kwart van de omzet van Boeing gestegen** ten opzichte van 2018. Dit bracht de totale activa van de groep op 76,6 miljard dollar. **Deze daling kwam tot uiting in het bedrijfsresultaat, dat een verlies van USD 1,98 miljard liet zien, tegenover een winst van USD 12 miljard in het voorgaande jaar. Op dezelfde manier** ging het netto-inkomen van positief naar negatief, van 10,5 miljard dollar in 2018 naar -636 miljoen dollar in 2019.

De tak Commercial Airplanes - die in 2019 slechts 380 vliegtuigen leverde in vergelijking met 806 het jaar ervoor - genereerde in detail slechts 32,3 miljard dollar aan inkomsten (-44%). Het bedrijfsresultaat van 7,8 miljard in 2018 maakte vorig jaar plaats voor een tekort van 6,7 miljard. (...)

Deze resultaten werden grotendeels beïnvloed door de \$8,3 miljard aan „lasten vóór belastingen met betrekking tot geschatte potentiële concessies en andere klantenoverwegingen" over het jaar toe te schrijven aan de kapitalisatie van 737 MAX. Een **extra 6,3 miljard dollar aan extra kosten werden toegevoegd voor de productie van de 737's**, waarvan de productie steeg van 52 vliegtuigen per maand tot 42 in april. Ondanks deze daling houdt de fabrikant

ongeveer 400 vliegtuigen in de cockpits in afwachting van de levering.
(...)

Boeing verwacht dat "ongeveer 4 miljard dollar aan abnormale productiekosten ten laste worden genomen, voornamelijk **in 2020**. **De divisie Defensie, Ruimtevaart & Veiligheid stagneerde met een omzet van 26,2 miljard dollar (-1%)**, ondanks aanzienlijke leveringen van nieuwe en verbeterde AH-64 Apache- en KC-46A-tankers. Het bedrijfsresultaat is daarentegen met 57% verbeterd tot 2,6 miljard dollar. Dit was ondanks een last van \$410 miljoen voor het Commercialle programma van de Bemanning van Nasa, aangezien Boeing aan een halve mislukking leed toen het zijn eerste (onbemande) CST-100 Starliner-capsule in December lanceerde.

Boeing Global Services was de uitzondering met een stijging van de inkomsten met 8% tot 18,5 miljard dollar. De divisie rapporteerde een bedrijfsresultaat van 2,7 miljard, een stijging van 6%. (...)

***Mijn commentaar:** In een standaardjaar vertegenwoordigen commerciële vliegtuigen slechts de helft van de omzet van de Amerikaanse fabrikant.*

De andere helft bestaat uit militaire en ruimtevaartactiviteiten enerzijds en diensten anderzijds.

Deze servicedivisie (Boeing Global Services) combineert de traditionele activiteiten van onderdelenbeheer, vliegtuigmodificatie en -modificatie, informatieverwerking en geavanceerde gegevensanalyse. Het is de enige die in 2019 in opkomst is.

> **Brexit en luchtvaartmaatschappijen: welke gevolgen?**

(bron: Radio France) 2 februari - Voorlopig **verandert Brexit niets voor de Britse luchtvaartmaatschappijen**. Brussel stelt al geruime tijd maatregelen vast die luchtvaartmaatschappijen die tussen de twee zijden van het Kanaal vliegen in staat stellen hun vluchtschema's gedurende negen maanden te handhaven, op de datum van het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie. (...)

EasyJet heeft al in 2017 geanticipeerd op deze uittreding uit de Unie met de oprichting van een dochteronderneming, gevestigd in Oostenrijk, die haar in staat stelt al haar vluchten binnen Europa of tussen een Europese bestemming en een ander derde land dan het Verenigd Koninkrijk uit te voeren. (...) **Wat nu overblijft, is het vinden van bilaterale overeenkomsten, op de langere termijn, en het oplossen van het probleem van de samenstelling van het kapitaal van Britse**

bedrijven.

Zo zal de IAG-groep, de moedermaatschappij van British Airways, die eigenaar is van Iberia, Vueling, haar aandeelhouderschap uiteindelijk moeten "europeaniseren". Britse beleggers zullen hun aandelenbezit verminderen tot onder de drempel van 50%. Hetzelfde geldt voor Ryanair, en EasyJet.

Er is echter geen echte verandering voor de passagiers, aangezien het Verenigd Koninkrijk geen deel uitmaakt van het Schengengebied, dat het vrije verkeer van personen mogelijk maakt en de controles op reizigers harmoniseert. (...)

De bedrijven en de bevoegde autoriteiten hebben dus negen maanden de tijd om oplossingen te vinden voor deze Brexit.

Wat misschien wat langer zal duren, zijn de voorschriften en de veiligheid. Het Verenigd Koninkrijk zal kiezen tussen het opnieuw opbouwen van zijn veiligheids- en regelgevingsmaatregelen (deskundigen schatten dat dit tot 10 jaar kan duren) of het toetreden tot de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte in het kader van het EASA als lid van een derde land.

Einde van het persoverzicht

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

De raadplegingsprocedure over de privatisering van de ADP-groep is sinds 13 juni geopend en loopt tot maart 2020. Het vereist de handtekeningen van 4,7 miljoen kiezers om te leiden tot een referendum over een gezamenlijk initiatief (RIP).

Op internet kan de raadpleging worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv en

Op 3 februari had de raadpleging 1.086.000 handtekeningen verzameld, oftewel 23,02% van de vereiste handtekeningen.

Mijn commentaar: Sinds de mijlpaal van een miljoen handtekeningen (begin december) is het aantal handtekeningen gestagneerd.

> **Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel**

Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM staat bij het sluiten van de beurs op maandag 3 februari op 8,48 euro. Het is licht gestegen met +0,47%.

De luxegoederen, het luchtvervoer en het hotelwezen worden getroffen door informatie over de verspreiding van het virus vanuit China. Air-France-KLM heeft te maken met het bevroren van vele vliegroutes met China.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,13 euro.

Het vat Brentolie (Noordzee) is sterk gedaald van 5 dollar naar 54 dollar. In drie weken tijd ging het van \$69 naar \$54. De olieprijs dalen, wat wordt bestraft door de bezorgdheid over de wereldwijde vraag, met name in China. De maatregelen die zijn genomen om de virusepidemie tegen te gaan, zouden de economische activiteit kunnen vertragen.

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

Air France-KLM directeur die de werknemersaandeelhouders PS en PNC

vertegenwoordigtU kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persbericht 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](#). 10264 mensen ontvangen deze persrecensie live.