

Air France is van plan zijn personeelsbestand tegen eind 2022 met 1.500 personen te verminderen.



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

N°745, 2 maart 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

> Air France is van plan zijn personeelsbestand tegen eind 2022 met 1.500 personen te verminderen.

(bron La Tribune) 26 februari - Iets meer dan 1.500 mensen, **1.510 om precies te zijn**. Volgens de gegevens waarover wij beschikken, is **dit het aantal banen dat Air France tussen nu en eind 2022 zal schrappen in** zijn toekomstgericht beheer van banen en vaardigheden (GPEC), dat op donderdag 27 februari aan de vertegenwoordigers van het personeel is voorgelegd tijdens een vergadering van het Sociaal en Economisch Comité (SESC). Een toeval van de kalender, aangezien de presentatie ervan op die datum al lang gepland was, grijpt het in het midden van een coronacrisis die gevolgen heeft voor de activiteit van het bedrijf.

Terwijl het personeelsbestand van de Franse luchtvaartmaatschappij eind december 2019 41.230 personen bedroeg, worden de behoeften die eind 2022 door het management werden vastgesteld, op 39.720 werknemers geschat. Dat is 1.500 minder. **Deze personeelsinkrimping heeft alleen betrekking op het grondpersoneel, waaronder voornamelijk "ondersteunende functies" (financiën, management, personeelszaken, enz.).**

Deze personeelsinkrimping zal niet plaatsvinden zonder gedwongen vertrek of een vrijwillig ontslagplan (VSP), maar zal

plaatsvinden als gevolg van de vele natuurlijke vertrekken vanwege een hoge leeftijdspiramide. In de **komende drie jaar zijn meer dan 3.800 natuurlijke vertrekken gepland en Air France is van plan om in deze periode 2.300 mensen aan te werven, waaronder piloten, stewardessen en onderhoudspersoneel.**

Deze GPEC komt op een moment dat een vrijwillig ontslagprogramma met betrekking tot 465 functies afloopt. Deze heeft het niet voor elkaar gekregen om het op te vullen. Slechts 275 mensen besloten het bedrijf te verlaten, ondanks de zeer gunstige voorwaarden van deze kassa. Een toeval van de kalender sinds de presentatie op die datum was gepland voor een lange tijd, **deze GPEC ook ingrijpen in het midden van de coronavirus crisis**, die nu invloed op het hele netwerk van het bedrijf en niet alleen de Chinese as. **Veel bedrijven hebben de reizen van hun werknemers beperkt of opgeschort en de toeristische boekingen voor de zomer zijn sterk ingeperkt. Air France is daarom van plan de bouten aan te draaien door te besparen, variërend van het verminderen van de kosten (recepties, gebruik van consultants, marketingkosten, etc.) tot het bevriezen van de huur voor niet-operationele functies. (...)**

***Mijn commentaar:** Tegen het einde van 2022 zullen bijna 4.000 werknemers Air France verlaten, voornamelijk door middel van pensionering.*

De belangrijkste uitdaging voor Air France is ervoor te zorgen dat de kennis van deze senior medewerkers wordt doorgegeven aan degenen die hen moeten vervangen.

> KLM is speelbalpolitiek (KLM is het speeltje van de politiek)

(bron DFT) 27 februari - De afgelopen dagen is de **Tweede Kamer hard opgetreden tegen minister** Hoekstra (Financiën). Zij moet snel tot een resultaat komen in de onderhandelingen met de Franse staat over de bestuursstructuur van Air France KLM.

Precies een jaar geleden heeft Hoekstra deze week in Parijs in het Frans uitgelegd waarom de Nederlandse staat 14% van de aandelen in Air France KLM heeft gekocht voor 744 miljoen euro. Het lijkt erop dat de investering niet zonder risico is. Door het coronavirus wordt het bedrijf geconfronteerd met een rampzalige periode. Wat als vliegtuigen, met name die van Air France, nog meer zouden leeglopen en zich tot de aandeelhouders zouden wenden om hun financiële problemen te verlichten? Vorig jaar heeft de Tweede Kamer een dergelijk scenario

niet besproken toen Hoekstra de aankoop tijdens een hoorzitting verdedigde. De woorden "risico" of "aanvullende betaling" waren niet vermeld. Er was een overeenkomst.

Vandaag **willen een aantal Europarlementariërs**, met de VVD'er Dijkstra in de hoofdrol, **ineens "resultaten" zien**. Geen woord over hun eigen rol hierin. Omdat Hoekstra onderhandelt met zijn handen op de rug gebonden. **KLM-directeur Pieter Elbers zei vorige week dat hij in Frankrijk vragen kreeg over de belangen van de staat**. Want waarom zou de Nederlandse staat honderden miljoenen euro's investeren in een luchtvaartmaatschappij die dan wordt gekort? De KLM, die geld verdient, kan niet groeien. De groei gaat dus naar Air France, die nauwelijks winst maakt. Volgens Elbers is dit niet meer te verklaren.

De groei op Schiphol is een belangrijk element in de onderhandelingen met de Franse overheid. Als je niets te bieden hebt, krijg je niets. Onder leiding van minister (...) Cora van Nieuwenhuizen blijft het punt aan de horizon. **Veel woorden, maar geen actie over de visie op de luchtvaart voor 2040, de groei van Schiphol en de opening van de luchthaven Lelystad**. We horen Dijkstra er niet over praten in de strijd die blijkbaar is uitgebroken tussen de VVD en het CDA. Daarnaast zetten coalitiepartners ChristenUnie en D66 voortdurend de rem op de luchtvaart en proberen ze de buitenwereld af te leiden met kleine zorgen over de leiderschapsposities van Elbers.

***Mijn opmerking:** met nog een jaar te gaan voor de Nederlandse verkiezingen wordt het debat over de toekomst van het luchtvervoer steeds intensiever.*

De Nederlandse politiek heeft moeite om de milieueisen in overeenstemming te brengen met de ontwikkeling van hun nationale luchtvaartmaatschappij KLM, een ontwikkeling die een uitbreiding van de slots op Schiphol zou vereisen.

> **Hoe luchtvaartmaatschappijen omgaan met coronavirusverliezen**

(bron Le Figaro) 29 februari - Slecht weer voor luchtvaartmaatschappijen. **Nu het coronavirus zich naar steeds meer landen over de hele wereld verspreidt, kondigen steeds meer bedrijven aan dat ze de broekriem aanhalen om de verwachte daling van het aantal reizigers op te vangen**. Le Figaro maakt de balans op van de groepen die hebben besloten om het zeiloppervlak te verkleinen en heeft voorzorgsmaatregelen aangekondigd voor de

komende maanden.

De Frans-Nederlandse groep **Air France-KLM** heeft

in haar financiële resultaten toegelicht dat zij een tekort verwacht van ongeveer 150 tot 200 miljoen euro over de periode van februari tot april 2020. Er worden verschillende redenen genoemd, variërend van de opschorting van vluchten naar China tot de afname van het aantal reizen naar de rest van Azië.

Eind februari **kondigden**

de twee takken van de groep **begrotingsinspanningen aan om de moeilijkheden aan te pakken**. De **CFO van KLM (...)** adviseerde **medewerkers om "de kosten tot een minimum te beperken om een veilige bedrijfsvoering te waarborgen"** (...). Anderzijds **heeft Air France een aanwervingsstop en een vermindering van de uitgaven ingevoerd**: de financieel directeur van de onderneming (...) heeft de managers gevraagd de zogenaamde "discretionaire" uitgaven (reizen, feesten, seminaries, oproepen voor consultants) te beperken, alsook de werkingskosten van de verschillende departementen te beperken. Tegelijkertijd zijn sommige communicatie- of marketingcampagnes uitgesteld.

Brussels Airlines heeft een vermindering van 30% aangekondigd op haar vluchten naar Noord-Italië, van 2 tot 14 maart. (...) De onderneming overweegt momenteel "economische maatregelen, zoals tijdelijke ontslagen" en heeft de aanwerving voorlopig bevroren.

Easyjet kondigde deze vrijdag een huurstop aan en een vermindering van de administratieve kosten. Onder andere bezuinigingsmaatregelen, loonsverhogingen, aanwervingen en vrijwillige opleidingen zijn stopgezet. Daarnaast **bood het bedrijf zijn werknemers de mogelijkheid om onbetaald verlof op te nemen**. Iets meer dan 10% van de vluchten (d.w.z. 500 reizen) naar Italië zullen naar verwachting ook tussen 13 en 31 maart worden geannuleerd. De **International Airlines Group (IAG)**

, eigenaar van British Airways (VK) en Iberia (Spanje), kondigde eind februari aan dat zijn winstvooruitzichten "beïnvloed werden door de daling van de vraag als gevolg van het coronavirus". Schorsing van vluchten naar China ... De groep **heeft besloten om een extra draai aan de schroef te maken, met "kosteninitiatieven" in het hele bedrijf**. (...)

Qantas kondigde in zijn resultaten een vermindering aan met 15% van het aantal vluchten naar Azië "ten minste tot eind mei". In totaal "wordt de impact van het coronavirus [...] door het bedrijf geschat op 100 tot 150 miljoen Australische dollar" [...].

Lufthansa uit

Duitsland **kondigde deze week** een reeks kostenbesparende maatregelen **aan** om beter "om te gaan met de economische gevolgen"

van het virus, waaronder een **personeelsstop, een opschorting van de geplande opleidingen voor een aantal personeelsleden in april 2020 en een vermindering van de administratieve budgetten. Het bedrijf biedt zijn werknemers ook "verlof zonder loon met onmiddellijke ingang" aan.**

Singapore Airlines, gevestigd in de stadstaat, zei dat de uitbraak een "grote uitdaging" betekende voor zijn teams, met de vraag naar China "zwaar getroffen". Daarom heeft zij in februari en maart 2020 haar vluchten naar het Midden-Koninkrijk "aanzienlijk verminderd" (...).

Eind februari waarschuwde het Finse nationale bedrijf de beleggers dat het gedwongen was zijn financiële resultaten iets naar beneden bij te stellen (...).

Bovendien zal Finnair "nagaan hoe zij haar kosten met 40-50 miljoen euro kan aanpassen, met inbegrip van maatregelen met betrekking tot personeel, verkoop- en marketingactiviteiten en ontwikkelingsinitiatieven". Er worden tijdelijke ontslagen overwogen, alsook verminderingen van het aantal aanwervingen (...).

Van zijn 6.000 werknemers kon het Israëliëse bedrijf El Al er 1.000 elimineren. Het nationale bedrijf kondigde vorige week aan dat zijn verliezen alleen al voor het eerste kwartaal tussen de 45 en 63 miljoen euro zouden liggen (...).

De Amerikaanse **Delta**

is gevestigd in Atlanta en **heeft besloten om zijn vluchten naar Zuid-Korea** in februari en maart te **verminderen**. Een beslissing genomen na de sterke stijging van het aantal gevallen in het land van de ochtendrust. Een gelijkaardige beslissing werd genomen door zijn concurrent United Airlines op vrijdag: het in Chicago gevestigde bedrijf meldde dat de vraag naar China was ingestort, en besloot daarom zijn dienst over het hele continent te verminderen.

Eind februari heeft American Airlines ervoor gekozen haar resultaten, die enkele weken eerder waren gepubliceerd, te annuleren. Een beslissing die wordt gerechtvaardigd door de grote onzekerheden rond de activiteit en de epidemie die het wild volledig verandert.

Begin februari **waarschuwde**

het Hong Kongse bedrijf **Cathay Pacific dat de resultaten voor de eerste zes maanden van het jaar slechter zouden moeten zijn dan verwacht. Ze is van plan om aanzienlijk te bezuinigen op reizen en heeft werknemers aangemoedigd om tot drie weken onbetaald verlof op te nemen**, meldt Reuters. (...)

Tegelijkertijd meldde Hong Kong Airlines ook sterke maatregelen om de kosten te verlagen: het bedrijf, dat al in moeilijkheden verkeert, "heeft in zijn geschiedenis nog nooit zo'n moeilijke periode meegemaakt", schreef het management in een verklaring. Ze koos er daarom voor om 400 medewerkers te scheiden en vroeg de anderen te kiezen tussen

minstens twee weken onbetaald verlof per maand of slechts drie dagen per week te werken, van midden februari tot eind juni (...).

Over het geheel genomen wordt verwacht dat de huidige epidemie aanzienlijke gevolgen zal hebben voor de sector. De International Air Transport Association (IATA) schatte vorige week dat de COVID-19-crisis zou kunnen leiden tot "een potentiële daling van 13% van de passagiersvraag ... voor luchtvaartmaatschappijen uit Azië en de Stille Oceaan", of "een inkomstenverlies van 27,8 miljard dollar tegen 2020". **Wereldwijd wordt verwacht dat het totale verlies 29,3 miljard dollar zal bedragen, wat overeenkomt met een daling van de vraag met ongeveer 4,7%.** Voorlopig **zijn de IATA-prognoses gebaseerd op een model dat vergelijkbaar is met dat van SARS, d.w.z. een daling van de vraag gedurende zes maanden, gevolgd door een geleidelijke terugkeer naar een normale situatie in dezelfde periode.** Ter vergelijking: deze laatste epidemie had voor de Aziatische luchtvaartmaatschappijen geleid tot "een daling van de inkomsten per passagier per kilometer met 5,1%".

Merk echter op dat deze prognose naar boven moet worden bijgesteld naarmate het virus zich verspreidt. De bedrijven zullen echter kunnen rekenen op staatssteun, enerzijds, en op de bijzonder lage brandstofprijzen, anderzijds, om de sloop te beperken. De sector maakt echter "moeilijke tijden" door, in de woorden van IATA-directeur-generaal Alexandre de Juniac: "Luchtvaartmaatschappijen moeten moeilijke beslissingen nemen met betrekking tot capaciteit en soms zelfs routeverminderingen", waarschuwt hij in een verklaring, waarbij hij benadrukt dat het jaar "zeer moeilijk" belooft te worden voor professionals.

Mijn commentaar: De gevolgen van de uitbraak van Covid-19 zijn nu groter dan die van SARS in 2003.

Voor het luchtvervoer zou het economische risico zijn dat de epidemie enkele weken duurt. Als dit het geval zou zijn, zou het de zomeractiviteiten ernstig verstoren, wat de meest lucratieve periode is voor luchtvaartmaatschappijen.

> Lucht: in de mist geeft IAG de voorspelling voor 2020 op.

(bron: Les Échos) 28 februari - Zelfs de beste student in het luchtvervoer, **de IAG-groep**, weet niet meer aan welke prognose hij zich moet wijden! De moedermaatschappij van British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus en Level **presenteerde vrijdagochtend haar jaarresultaten voor het boekjaar 2019. De resultaten werden**

gekenmerkt door een daling van het nettoresultaat met 40,6% tot 1,715 miljard euro, als gevolg van een staking van de piloten van British Airways en hogere brandstofkosten. Analisten en beleggers zullen echter opmerken dat IAG geen voorspellingen heeft kunnen doen voor 2020 als gevolg van de onzekerheid die de coronavirusepidemie heeft veroorzaakt. De

enige aanwijzing: **de gevolgen van de epidemie zijn niet langer beperkt tot de banden met China**, die op 29 januari werden opgeschort. De bedrijven van de groep worden nu geconfronteerd met een algemene daling van het zakelijk verkeer, die verband houdt met de reisbeperkingen die in grote bedrijven zijn ingevoerd. IAG moest met name haar dienstverlening aan Italië verminderen. Deze geannuleerde vluchten vertegenwoordigen in dit stadium een capaciteitsvermindering van 1 tot 2 % voor het hele jaar. Maar dit is slechts een voorlopige inventarisatie.

En net als bij Air France-KLM en Lufthansa heeft de IAG-groep de lancering van besparingsmaatregelen aangekondigd, zonder echter te specificeren welke. Sommige van de langeafstandsvliegtuigen die normaal gesproken op de Aziatische routes worden gebruikt, zijn al vervangen op de trans-Atlantische routes.

De situatie verandert snel," zei Willie Walsh, de president van het bedrijf, die gelooft dat **zijn groep sterk genoeg is om de turbulentie te doorstaan. IAG blijft inderdaad de meest winstgevende van de Europese vrachtwagens, met een bedrijfsresultaat van 3,285 miljard euro (-5,7%) in 2019 bij een omzet van 22,468 miljard (+5%), oftewel een marge van meer dan 14%**. Deze iets beter dan verwachte resultaten hebben niet verhinderd dat de koers van IAG deze week 22% verloor en vanochtend nog eens 6%.

Tot overmaat van ramp komt de crisis als Willie Walsh zich op 26 maart voorbereidt om de orders van de groep aan Luis Gallego , de huidige baas van Iberia, over te dragen. Willie Walsh, die zich in 2005 bij British Airways aansloot, heeft van IAG de tweede grootste Europese luchtvaartgroep gemaakt, na Lufthansa en voor Air France-KLM. **De groep zal dit jaar verder groeien met de lopende overname van de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa, die echter niet werd besproken op de resultatenconferentie.**

***Mijn commentaar:** Zoals de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen heeft de IAG-groep lagere resultaten voor 2019 gepubliceerd dan in 2018.*

Met een winst van meer dan 1,7 miljard euro in 2019 beschikt de Hispanic-British groep echter over een aanzienlijke marge om de

huidige crisis het hoofd te bieden.

> EU-onderzoek naar een lening van 400 miljoen euro van Rome aan Alitalia

(bron awp/afp) 28 februari - De Europese Commissie heeft vrijdag de inleiding aangekondigd van een diepgaand onderzoek naar een lening van 400 miljoen euro die Italië aan de luchtvaartmaatschappij Alitalia heeft verstrekt om vast te stellen of deze steun in overeenstemming is met de mededingingsregels. (...)

Eind 2019 hebben de Italiaanse autoriteiten aangekondigd dat zij Alitalia een nieuwe lening van 400 miljoen euro zouden toekennen om de rationalisering van de onderneming te vergemakkelijken in een poging haar activa te verkopen. (...)

Geconfronteerd met de concurrentie van goedkope bedrijven, heeft Alitalia zich al jaren in moeilijkheden gebracht. Het staat sinds 2017 onder toezicht, na de afwijzing door de werknemers van een herstructureringsplan dat voorzag in 1.700 van de 11.000 ontslagen. (...)

Staatssteun is altijd onderworpen aan een zeer strikte controle door de uitvoerende macht van de EU, aangezien deze steun een onderneming ten onrechte kan bevoordelen ten nadele van haar concurrenten en dus de concurrentie in de Unie kan verstoren. Ze zijn in principe verboden, maar er kunnen uitzonderingen worden gemaakt.

Mijn commentaar: Nth poging om een koper te vinden, nth lening om Alitalia te laten overleven voor een paar maanden.

Is er nog steeds een investeerder bereid om de activa en de schulden van het Italiaanse bedrijf over te nemen?

> Qatar Airways en American Airlines ondertekenen een strategische partnerschapsovereenkomst

(bron TourMaG) 25 februari - **Twee jaar na de kleine ruzie over de subsidies van het emiraat aan Qatar Airways**, en de mogelijke aankoop van een aandeel in American Airlines, is de strijdbijl begraven. Inderdaad, de **twee voormalige vijanden hebben een strategisch en code-sharend partnerschap ondertekend.**

"We hebben de bladzijde van onze vroegere verschillen omgedraaid en zijn erg enthousiast om nauw samen te werken met American Airlines om een wereldleidend partnerschap op te bouwen ten voordele van al onze passagiers", zei de heer Akbar Al Baker, voorzitter en CEO van de Qatar Airways Group. (...)

Doug Parker, CEO van de American Airlines Group, zei: (...) "Het zal ons (...) in staat stellen om nieuwe groeikansen te creëren voor American Airlines. **We zijn blij met deze hernieuwde samenwerking tussen onze twee luchtvaartmaatschappijen en** kijken ernaar uit om mettertijd een nog sterkere relatie met Qatar Airways op te bouwen".

***Mijn commentaar:** Deze overeenkomst komt een paar dagen nadat Qatar Airways zijn aandeel in het kapitaal van IAG heeft verhoogd van 21,4% naar 25,1%. Het legt de groeiende plaats van Qatar Airways binnen de Oneworld-alliantie vast.*

Het bedrijf uit de Golf, dat sinds 2017 onderworpen is aan de economische blokkade die door Saoedi-Arabië en zijn bondgenoten is opgelegd, vindt dus een alternatief om zich te ontwikkelen.

> Safran maakt ondanks de Boeing 737 MAX-crisis een duizelingwekkende winst...

(bron La Tribune) 27 februari - (...) Ondanks de tegenslagen van de Boeing 737 MAX, waarvoor CFM International, een 50-50-dochteronderneming van **Safran** en General Electric, de motoren levert, **heeft de Franse groep in 2019 uitstekende financiële resultaten geboekt: De omzet steeg met 17,1% tot 24,6 miljard euro; het courante bedrijfsresultaat steeg met 26,4% tot 3,8 miljard euro; de operationele marge bedroeg 15,5% (wat uiterst zeldzaam is in de luchtvaart), met pieken van 20,6% voor de "propulsion"-activiteit. (...)** **In 2020**, ondanks de stopzetting van de productie van de 737 MAX sinds 1 januari (...), en ondanks de impact van Covid-19, **rekent Safran nog steeds op solide resultaten. De groep verwacht een stijging van het courante bedrijfsresultaat met 5%**, ondanks een omzet die zou kunnen stagneren of met maximaal 5% zou kunnen dalen, waardoor de bedrijfsmarge op 17% komt! (...)

Deze prognoses zijn in de eerste plaats gebaseerd op leveringen aan Boeing van 10 Leap-1B-motoren per week op jaarbasis, die, anders dan in 2019, dit keer in 2020 door de vliegtuigfabrikant zullen worden betaald op basis van een overeenkomst tussen beide partijen. Motoren die in 2019 worden geleverd, worden in 2020 en 2021 betaald. De facto zal Safran ervoor zorgen dat er een instroom van geld is. (...)

In totaal, inclusief de aan Airbus geleverde Leap 1-A-motoren, waarvan de leveringen zullen toenemen, verwacht Safran in 2020 1.400 Leap-motoren te leveren, vergeleken met bijna 2.000 verwachte motoren vóór de MAX-crisis, en 1.738 in 2019. (...)

Om dit verlies te compenseren heeft het management in december een "aanpassingsplan" gelanceerd, dat naar verwachting 300 miljoen euro aan besparingen zal opleveren. Dit plan heeft betrekking op alle gebieden van de groep wereldwijd, met inbegrip van de gebieden die niet door MAX-kwesties worden beïnvloed. **De maatschappelijke impact is sterk. 2.130 posities zullen tegen het einde van het eerste kwartaal worden geëlimineerd.** Dit cijfer omvat de ontslagen, zoals het geval was voor 200 werknemers in een vestiging in Los Angeles die gespecialiseerd is in de 737 MAX-cabines, maar ook "grote vertrekken" in Mexico en Marokko in de kabelsector.

Er zijn echter geen ontslagen gepland in Frankrijk, waar het personeelsbestand zal worden ingekrompen door het niet verlengen van korte contracten, tijdelijke contracten en het beëindigen van het gebruik van externe dienstverleners die op de locaties van Safran aanwezig zijn. De doelstellingen van de Groep voor 2020 zijn ook gebaseerd op de impact van het coronavirus, dat niet verder zou gaan dan eind maart op de activiteiten van de burgerluchtvaartdiensten. (...)

***Mijn commentaar:** De productie van de Boeing 737 MAX is begin 2020 stopgezet. Dit verklaart waarom Safran, de belangrijkste leverancier van de motor die dit vliegtuig aandrijft, weinig last heeft gehad van de problemen van Boeing.*

Integendeel, de Safran-groep heeft zijn bedrijfsresultaat in 2019 zien stijgen. Deze onverwachte stijging is vooral te danken aan de verkoop van motoronderdelen.

> Boeing 737 MAX: U.S. Senatoren willen een einde maken aan de "Zelfcertificering"-regel.

(bron: Hoofdstad) 29 februari - **De 737 MAX wordt een van de grootste schandalen in de geschiedenis van de moderne luchtvaart.** Het tweemotorige vliegtuig van Boeing blijft voor opschudding zorgen terwijl het nog steeds aan de grond is gezet nadat het in vijf maanden twee keer is neergestort. De kern van het schandaal: de houding van Boeing, die de voorkeur gaf aan winst boven de veiligheid van haar vliegtuigen, en het certificeringsproces dat door de Federal Aviation Administration (FAA) in de Verenigde Staten is opgezet. **Om te voorkomen dat de geschiedenis zich herhaalt, hebben de senatoren daarom een wetsvoorstel ingediend** om de geloofwaardigheid van de toezichthouder te herstellen. De "Restoring Aviation Accountability Act" heeft tot doel de "substantiële zwakte" in het certificeringsproces van het vliegtuig te corrigeren. **Deze**

tekst moet dus elke mogelijkheid tot zelfcertificering voorkomen', een systeem dat Boeing in staat heeft gesteld om met name haar MCAS-antiestallingsysteem te valideren, waarop in de Lion Air en vervolgens Ethiopian Airlines is geweest.

(...) **Het wetsvoorstel omvat de bescherming van klokkenluiders en roept op tot de oprichting van een commissie om de FAA-certificeringsdelegaties te herzien.** Bovendien zou de nieuwe wetgeving de verkoop van in de VS gebouwde vliegtuigen aan buitenlandse bedrijven die niet aan de veiligheidsnormen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) voldoen, verbieden. (...)

Mijn commentaar: Het is moeilijk in te schatten of de actie die de Amerikaanse Senatoren willen ondernemen invloed zal hebben op de tijd die nodig is om de nieuwe versie van de B737 Max te certificeren.

Eén ding is zeker: het benadrukt de gedeelde verantwoordelijkheid van Boeing en de Federal Aviation Administration (FAA) bij MCAS-gerelateerde ongevallen.

> **Groot-Brittannië: het uitbreidingsproject van de luchthaven van Heathrow komt tot stilstand...**

(bron: Le Figaro) 27 februari - **Dit is ongetwijfeld een laatste stop voor het project om de luchthaven van Heathrow in Londen uit te breiden, wat** al vele jaren een politiek gevoelig onderwerp is. De Britse rechtbank oordeelde donderdag dat de milieuactivisten die zich verzetten tegen de aanleg van een derde landingsbaan op de drukste luchthaven van Europa, gelijk hebben.

Het Hof oordeelde in hoger beroep dat deze verlenging niet voldoende milieuvriendelijk was en niet verenigbaar met de verbintenissen die zijn aangegaan om de opwarming van de aarde te beperken. "De akkoorden van Parijs hadden door de minister van transport in aanmerking moeten worden genomen, maar dat was niet het geval", zei justitie Keith Lindblom. Milieubewegingen hebben lang de risico's van toenemende vervuiling en geluidsoverlast aan de kaak gesteld. (...)

Heathrow Airport kondigde onmiddellijk aan dat het van plan was in beroep te gaan bij het Hooggerechtshof. De **algemeen directeur van de luchthaven**, John Holland-Kaye, zegt dat hij ervan overtuigd is dat hij de zaken zal kunnen omdraaien (...) Aan de andere kant is de regering van Boris Johnson momenteel niet van plan in beroep te gaan, waardoor het project voor lange tijd zou kunnen worden begraven. (...) Met zo'n 80 miljoen passagiers per dag is Heathrow al een van de

drukste luchthavens ter wereld. De derde baan zou de landing van 700 extra vliegtuigen per dag mogelijk moeten maken, waardoor het aantal passagiers op meer dan 140 miljoen per jaar zou komen. (...) Ten tijde van

Brexit en Global Britain **heeft**

John Holland-Kaye **een project aangeprezen dat het nieuwe wereldwijde bereik van het land zou verzekeren en de economische groei zou ondersteunen.** Op woensdag **zei hij zelfs dat het afwijzen van de uitbreiding van Heathrow een voordeel zou geven aan de luchthaven Paris-Charles de Gaulle en "de controle over de economie zou afstaan aan de Fransen, eens onze vrienden en partners en nu onze rivalen".**

***Mijn opmerking:** ik ben niet verbaasd over de beslissing van de Britse rechtbank.*

In de afgelopen jaren zijn in vergelijkbare situaties (Mexico City, Londen, München, Nantes, Schiphol, Frankfurt, ...) projecten die een toename van het verkeer mogelijk maken, opgeschort of geannuleerd.

De impact op het milieu was over het algemeen de eerste reden die werd gegeven.

Beurspersoverzicht ...

> Paniek op de wereldaandelenmarkten in hun slechtste week sinds 2008

(bron AFP) 27 februari - Wall Street eindigde in beroering op donderdag, een zware dag voor de **wereldwijde beursindexen**, die **op weg zijn naar hun slechtste week sinds de crisis van 2008 als de** nieuwe coronavirus epidemie verspreid over de hele wereld. (...)

Olie is ook in vrije val, met de Londense (-2,3% tot \$52,18) en New Yorkse (-3,4% tot \$47,09) olieprijsen die dalen tot hun laagste niveau in meer dan een jaar na een daling van meer dan 10% sinds het begin van de week. (...) Naast

de groeiende bezorgdheid over het coronavirus, worden de markten geconfronteerd met "winden van paniek over technische drempels" die leiden tot "gedwongen verkoop", d.w.z. automatische interventie op basis van algoritmen, vertelde Laurent Gaetani, managing director bij Degroof Petercam, aan AFP.

Het nieuwe coronavirus heeft meer dan 82.000 mensen besmet en meer dan 2800 mensen gedood in zo'n 50 landen en gebieden. De

directeur-generaal van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zei donderdag dat de epidemie een "kantelpunt" had bereikt en riep landen op om "snel" op te treden om dit "zeer gevaarlijke virus" in te dammen. (...)

Er staan noodplannen met onmiddellijke financiering klaar, onder meer door het Internationaal Monetair Fonds (IMF), om landen te helpen die niet in staat zijn het hoofd te bieden aan een uitbraak van het nieuwe coronavirus.

In de Europese Unie is Brussel van plan om over een maand, indien nodig, "begeleidende maatregelen" voor te stellen voor economische sectoren die verzwakt zijn door het coronavirus, aldus de Europese Commissaris voor Industrie, Thierry Breton. (...)

> **Luchtvaartmaatschappijen hard geraakt op de beurs (Les compagnies aériennes sont durement touchées en bourse)**

(bron ABM FN-Dow Jones, vertaald met Deepl) 28 februari - In een turbulente week op de beurs **leden de luchtvaartmaatschappijen een verlies van meer dan 20%**.

In navolging van Air France-KLM waarschuwde Lufthansa, Consolidated Airlines Group (IAG) en easyJet voor de impact van het virus op de resultaten. (...)

Deze week zei **KLM-CFR** Erik Swelheim in een brief dat het coronavirus al invloed heeft op het vliegverkeer naar KLM-bestemmingen in China en elders in Azië, "en dat dit nu met de rest van het KLM-netwerk zou kunnen gebeuren".

Dit zal volgens de CFO een "zeer grote" impact hebben op de omzet van KLM. Lagere brandstof- en andere kosten zullen slechts in zeer beperkte mate compenseren, vervolgt Swelheim. Hij **ziet een "ernstig risico" dat de operationele marge voor 2020** hierdoor **opnieuw onder druk komt te staan**.

Analist Jos Versteeg van InsingerGilissen maakt zich zorgen over de luchtvaartsector. "Het **eerste kwartaal is niet het belangrijkste, maar het tweede en derde kwartaal wel. Maar als het zo blijft, zullen mensen geen vakanties boeken, en dat is hoe de industrie zich zal voelen**".

Mijn commentaar: Het begin van de coronaviruscrisis viel samen met de publicatie van de jaarresultaten van Air France-KLM op 20 februari.

Sinds deze datum is de koers van het aandeel Air France-KLM met 35%

gedaald, van 9,73 euro naar 6,37 euro.

Einde van het persoverzicht

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

De raadplegingsprocedure voor de privatisering van de ADP-groep loopt van 13 juni 2019 tot 12 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 2 maart had de raadpleging 1.111.000 handtekeningen verzameld, d.w.z. 23,55% van de vereiste handtekeningen.

Mijn commentaar: Er zijn nog tien dagen over om het verzoek om een referendum over de privatisering van Aéroports de Paris te ondertekenen.

> Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 6,37 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 2 maart. Het is 23,18% lager. De aankondigingen over de coronavirusepidemie veroorzaakten de prijsdaling voor alle spelers in de luchtvaartindustrie.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,28 euro.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$4 tot \$52 per vat. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 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](#)

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](#). 10283 mensen ontvangen deze persrecensie live.