




Coronavirus: Air France vermindert de capaciteit in Europa



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

N°746, 9 maart 2020

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les versions anglaises ou néerlandaises 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](#)  [u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> **Coronavirus: Air France vermindert de capaciteit in Europa**

(bron Air Journal) 9 maart - De luchtvaartmaatschappij **Air France kondigde gisteren een capaciteitsvermindering van 30% aan tussen Frankrijk en Noord-Italië**, waar de tol van de Covid-19-epidemie 366 doden en meer dan 7365 besmette personen heeft bereikt en bijna een kwart van de bevolking onder quarantaine is geplaatst. **Naar de rest van Europa toe heeft de vermindering betrekking op 20% van de capaciteit. (...)**

De nieuwe capaciteitsvermindering bij de transalpiene buur van de Franse nationale luchtvaartmaatschappij, die op 8 maart 2020 is aangekondigd, zal worden uitgevoerd zonder opschorting van de lijnen. (...)

Air France biedt haar klanten nu de mogelijkheid om (...) hun vliegtickets op haar hele netwerk gratis uit te stellen voor alle reizen die vóór 31 maart zijn geboekt. (...)

Air France-KLM had de financiële gevolgen van de epidemie in april al op 150 à 200 miljoen euro geraamd. In een gisteren door La Tribune gepubliceerde brief aan de medewerkers waarschuwt

Air France CEO Anne Rigail dat deze impact "belangrijker" zal zijn: "(...) Onzekerheid over de evolutie en de gevolgen ervan brengt ons ertoe om op alle scenario's te anticiperen". Volgens haar **is de prioriteit voor Air France om "haar cashflow te behouden"**: "We bevinden ons in een economische noodsituatie die ons kan herinneren

aan eerdere crises, zoals die van 11 september 2001, of aan de wereldwijde financiële crisis van 2008".

De Frans-Nederlandse groep had al een aanscherping van de band aangekondigd met het uitstellen of annuleren van niet-operationele kosten en investeringsprojecten. Op het gebied van de werkgelegenheid zal de door de financieel directeur van Air France, Steven Zaat, aangekondigde verdere personeelsstop voor alle diensten die niet rechtstreeks verband houden met de activiteiten, volgens Anne Rigail vergezeld gaan van **voorstellen voor "maatregelen om de arbeidstijd op vrijwillige basis te verminderen"**, bijvoorbeeld door te anticiperen op betaalde vakantiedagen, onbetaald verlof op te nemen, gebruik te maken van verworven rechten of **"deeltijd- of wisselend werk" te verrichten. Deeltijdwerk wordt ook "in overweging genomen".**

***Mijn commentaar:** In de afgelopen dagen heb ik veel berichten ontvangen van lezers van deze brief. Al deze berichten zijn een getuigenis van uw bezorgdheid.*

De vliegtuigbemanningen hebben me verteld over vliegtuigen die weinig brandstof verbruiken. Het personeel dat verantwoordelijk is voor de schema's rapporteert constante aanpassingen.

De medewerkers van het callcenter vertellen me hoe verbijsterd ze zijn. Zij besteden het grootste deel van hun tijd niet meer aan het verkopen van tickets, maar aan het informeren van klanten en het doen van terugbetalingen of, in de meeste gevallen, het uitstellen van reizen.

Ik wil je zo veel mogelijk geruststellen. De Air France-KLM Groep pakt deze crisis beter aan dan bij eerdere crises (beurscrisis in 2008, SARS-crisis in 2013). Alle teams werken er hard aan om de impact van deze epidemie op klanten en medewerkers van de Groep zoveel mogelijk te beperken.

> **Wethouders zeggen nee tegen de snelle groei van Amsterdam Schiphol Airport**

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met Deepl) 9 maart - Een groot aantal gemeenten rond Schiphol is tegen het plan van de overheid om de luchthaven geleidelijk aan uit te breiden tot 540.000 vluchten per jaar in 2021. (...)

Buurgemeenten omschrijven de toename van het aantal verplaatsingen vooralsnog als "ongewenst" en "uit den boze". Volgens hen veroorzaakt het huidige aantal starts en landingen (tot 500 000 per jaar) al te veel milieu- en geluidsoverlast voor de inwoners. Het

evenwicht in deze regio is verloren gegaan", zegt Herbert Raat, wethouder van de VVD in Amstelveen.

Voor veel gemeenten is de mogelijke groei van Schiphol pas vanaf 2023 te voorzien en alleen als de overlast voor de inwoners

"duidelijk" wordt verminderd. In dat jaar moet de herindeling van het Nederlandse luchtruim worden afgerond. Dit moet resulteren in hogere aanvliegroutes, minder omwegen en uiteindelijk een vermindering van het ongemak.

De FD studie komt op een politiek onzeker moment. **Minister van Luchtvaart**, Cora van Nieuwenhuizen, zal **waarschijnlijk dit voorjaar haar langverwachte plannen voor de toekomst van Schiphol presenteren.** De afgelopen maanden stond de VVD-minister onder

zware druk van de luchthaven en de belangrijkste KLM-gebruiker.

CEO's Dick Benschop (Schiphol) en Pieter Elbers (KLM) vragen de overheid om een snelle toelichting. Al jaren bereikt Schiphol het plafond van een half miljoen vliegbewegingen per jaar. Dit plafond geldt tot het einde van dit jaar. Benschop en Elbers zijn van mening dat een gematigde groei nodig is om ervoor te zorgen dat Schiphol een luchthaven blijft met veel directe vluchten. Alleen zo kan de luchthaven blijven concurreren met de luchthavens van Frankfurt en Parijs. (...)

De gemeenten vragen het kabinet om eindelijk besluiten te nemen. (...)

Mijn opmerking: Het opheffen van het plafond voor vliegtuigbewegingen op Schiphol is al twee jaar onderwerp van discussie.

Als er niet binnen de komende weken een besluit wordt genomen, wordt dit waarschijnlijk uitgesteld tot na de volgende Nederlandse verkiezingen in maart 2021.

Dit maakt het voor KLM moeilijk om een langetermijnstrategie te ontwikkelen.

> Covid-19: Het vat van 46 dollar komt niet ten goede aan Air France

(bron: Déplacements Pros) 9 maart - Met een olieprijs van minder dan 46 dollar per vat (Brentprijs op 8/3/2020) hebben de luchtvaartmaatschappijen te kampen met kolossale tekorten. Dit is te danken aan "Hedging", een inkooptechniek die het mogelijk maakt om de brandstofprijzen "glad te strijken".

In Europa onderhandelen de luchtvaartmaatschappijen over brandstof met de raffinaderijen en sluiten dan een volume en

vervolgens een prijs af over vaste perioden en bedragen. Dit heet "Hedging". Deze aankoopstechniek stelt luchtvaartmaatschappijen in staat om een zogenaamde hedgingwaarde in te stellen en zo zichtbaarheid te kopen op de belangrijkste post van hun uitgaven. In deze strategie gebeurt niets willekeurig, want verbintenissen zijn kapitaal. Een fout maken betekent meer betalen voor brandstof dan een concurrent, en de boete is onherroepelijk, want in een hypercompetitieve markt is het onmogelijk om te herstellen door de ticketprijzen te verhogen. Het effect van een misrekening is onmiddellijk en onmeetbaar.

Met de onverwachte daling van de olieprijs (Coronavirus = lagere vraag. Geopolitieke strijd tussen Rusland en Saoedi-Arabië...), Europese bedrijven betalen niet tegen het huidige tarief, maar tegen het onderhandelde tarief, d.w.z. de dekkingswaarde. Zo wordt de Air France-KLM-groep geconfronteerd met een tekort dat, als de olie zich stabiliseert op een waarde dicht bij 45 dollar per vat, kan oplopen tot een miljard dollar.

De reden voor dit verlies ten opzichte van de dekkingswaarde is dat **Air France-KLM 65% van de voor 2020 verwachte brandstofbehoefte heeft gedekt tegen ongeveer 65 USD per vat** (referentie: Brent-prijs medio februari).

Voor Air France-KLM vertegenwoordigt brandstof ongeveer 23% van de bedrijfskosten. In 2019 heeft de Groep 6,2 miljard dollar uitgegeven. Zonder de prijsbepaling van de dekkingswaarde had dit bedrag kunnen worden teruggebracht tot USD 4,5 miljard. Maar wie had zo'n val kunnen voorspellen?

Ter herinnering: 8 jaar geleden steeg het vat naar 128,4 US dollar en viel daarna terug naar 27,10 US dollar in januari 2016. Met dergelijke variaties begrijpen we het belang van Hedging.

De aankoopstrategie is dus afhankelijk van de analyse van duizenden parameters, de dekkingswaarde en het aangekochte volume. Als de analyse in orde is en gecorrigeerd is met de markt, kan het resultaat interessant zijn. Zo **genereerde Air France-KLM in 2019 een dekkingswinst van 50 miljoen dollar.** (...)

***Mijn opmerking:** in geografische gebieden waar de concurrentie sterk is, is het voor luchtvaartmaatschappijen zeer moeilijk om brandstofverhogingen door te berekenen in de ticketprijzen. Dit is met name het geval in Europa.*

Daarom maken de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen gebruik van het hedgingmechanisme.

Hun officiële dekkingsgraad ligt voor het lopende jaar tussen 60% en 70%. De effecten zijn dus vergelijkbaar van de ene naar de andere luchtvaartmaatschappij. Gezien het huidige niveau van de olieprijs zal de brandstofrekening van de Europese luchtvaartmaatschappijen (na afdekking) in 2020 naar verwachting lager zijn dan in 2019.

Omgekeerd is het bij een hoge marktconcentratie (Noord-Amerika) niet nodig een beroep te doen op dit systeem. Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen slagen er over het algemeen in om driekwart van de stijging van de brandstofprijzen door te berekenen in de prijs van de tickets.

> **Coronavirus: Lufthansa zou overwegen om Berlijn om hulp te vragen...**

(bron: Le Figaro met Reuters) 8 maart - De luchtvaartmaatschappij Deutsche **Lufthansa zoekt overheidshulp om de coronavirusepidemie aan te pakken** die een daling van de vraag veroorzaakt en het luchtverkeer gedurende enkele maanden dreigt in te dammen, meldde het bureau Bloomberg op zondag. **De Duitse vervoerder overweegt arbeidstijdverkorting**, zo staat in een e-mail aan Bloomberg. Deze maatregel zou deel uitmaken van een regeling, die in het Duits bekend staat als "Kurzarbeit", waarbij de overheid de verloren gegane lonen compenseert wanneer bedrijven gedwongen worden om tijdelijk te stoppen met werken, legde het bureau uit. Beperkingen door sommige landen op vluchten uit Duitsland hebben een "enorme" invloed op de boekingen van Lufthansa, zei Carsten Spohr, CEO van de luchtvaartmaatschappij, in een interne memo aan de werknemers die door Bloomberg is verkregen. **"We moeten aannemen dat het maanden kan duren voordat we de eerste tekenen van stabiliteit zien"**, zei hij in de memo van vrijdag.

***Mijn opmerking:** de Lufthansa-groep, die verzwakt is door de moeilijke overname van Air Berlin, was de eerste in Europa die vergaande maatregelen nam: zij heeft zojuist aangekondigd dat zij meer dan 150 vliegtuigen aan de grond heeft gehouden.*

> **Coronavirus en gebrek aan liquiditeit: Britse luchtvaartmaatschappij Flybe gooit de handdoek in de ring**

(bron AFP) 5 maart - **De Britse luchtvaartmaatschappij Flybe heeft donderdag haar activiteiten gestaakt** nadat ze in het afgelopen

jaar al meerdere keren aan een faillissement was ontsnapt, omdat de coronavirusepidemie die het wereldvliegerverkeer heeft doen kelderen, haar een fatale klap heeft toegebracht. (...) De grootste regionale luchtvaartmaatschappij van Europa was medio januari al aan het faillissement ontsnapt dankzij een fiscale impuls van de regering van Boris Johnson, die ermee instemde de belastingbetalingen uit te stellen, en na een nieuwe redding vorig jaar door het Connect Airways-consortium. (...)

Het bedrijf, dat zo'n 2.400 mensen in dienst had en gevestigd was in Exeter (Zuidwest-Engeland), vervoerde ongeveer 8 miljoen passagiers per jaar naar 170 Europese bestemmingen.

Het is het laatste grote faillissement in de Britse transportsector, na Monarch in 2017 en touroperator Thomas Cook in 2019. (...) Flybe was de belangrijkste luchtvaartmaatschappij op luchthavens als Aberdeen, Manchester of Southampton. De luchthaven van Belfast is een van de meest getroffen: 81% van de vluchten wordt afgehandeld door de ter ziele gegane luchtvaartmaatschappij. (...)

Na het in januari aangekondigde reddingsplan kwamen de concurrenten van Flybe, Ryanair en IAG, de moedermaatschappij van British Airways, echter in opstand tegen wat zij als concurrentieverstorende en illegale subsidies beschouwden.

Met het oog op de verslechtering van de financiën van Flybe heeft de directie ervoor gekozen om deze keer de handdoek in de ring te gooien en zegt dat zij ook de mogelijkheid onderzoekt om diensten die nog niet door andere luchtvaartmaatschappijen zijn geleverd, te herstellen. (...)

***Mijn opmerking:** Als de epidemie een paar weken duurt, kunnen andere luchtvaartmaatschappijen hun problemen zien verergeren.*

In Europa staan Alitalia en Norwegian Airlines al in het rood. Elders zijn bedrijven met een sterke Aziatische klantenbasis (Air India, Malaysia Airlines, South African Airways, Kenya Airways, Thai Airways en Etihad Airways) vandaag de dag het meest blootgesteld.

> Overeenkomst tussen Volotea en IAG om de overname van Air Europa te vergemakkelijken

(bron actu-aero) 7 maart - De Spaanse lagekostenmaatschappij **Volotea kondigt aan dat zij een overeenkomst heeft gesloten met de International Airlines Group (IAG)** waarbij Iberia verschillende routes en slots op Spaanse luchthavens aan **Volotea** zou verkopen om

de concurrentie op Spaans grondgebied te herstellen en zo de goedkeuring van de Europese Commissie voor de aankoop van Air Europa te vergemakkelijken.

Iberia stelde Volotea

voor als een voorlopige overeenkomst of "Fix-it-first remedy", zodat **Volotea na de overname van Air Europa door Iberia zou beginnen met de exploitatie van die routes waar de EG (Europese Commissie) de komst van een nieuwe concurrent nodig zou kunnen achten.** Deze "win-win"-overeenkomst, die nog moet worden goedgekeurd door de EG, zou Volotea in staat moeten stellen zijn aanwezigheid in Spanje te versterken en de IAG-groep in staat moeten stellen het dossier voor de in november 2019 aangekondigde overname van Air Europe ter waarde van 1 miljard euro te deblokken.

Als de EG dit voorstel goedkeurt, zou Volotea zijn groei in Spanje aanzienlijk versterken met de opening van 2 tot 4 nieuwe bases en zijn connectiviteit vergroten om tot **de top 5 van de in Spanje opererende luchtvaartmaatschappijen te behoren.** De toename van de routes en slots zou ook de verbindingen tussen de autonome gemeenschappen, met name de Canarische en Balearen, maar ook Galicië, Baskenland en Asturië, versterken, met een positief effect op de omvang van de vloot en het personeelsbestand van de luchtvaartmaatschappij. In Spanje exploiteert Volotea 92 routes en vervoerde het 1,4 miljoen passagiers in 2019.

***Mijn opmerking:** Door een overeenkomst te sluiten met Volotea, een overeenkomst die alleen betrekking heeft op Spaanse binnenlandse routes, loopt de IAG-groep vooruit op de opmerkingen van de mededingingsautoriteiten.*

Het blijft aan de mededingingsautoriteiten om te beoordelen of de overname van Air Europa door Iberia de concurrentie op het Zuid-Atlantische netwerk verstoort.

> **Etihad in het rood voor het 4e achtereenvolgende jaar**

(bron Le Figaro met AFP) 5 maart - Abu Dhabi-based **Etihad kondigde donderdag aan dat het 870 miljoen dollar zal verliezen voor 2019, het vierde achtereenvolgende jaar in het rood**, zeggend dat het huidige herstructureringsplan nog steeds "een of andere manier om te gaan" heeft. Dit cijfer toont ook een daling van de verliezen van de onderneming aan, met hoge bedrijfskosten en een volledige herstructurering sinds eind 2017. **Eti had het schroot al relatief beperkt tot 1,28 miljard dollar in 2018 tegenover 1,52 miljard een**

jaar eerder. (...)

Etihad heeft (...) zijn grondpersoneel gevraagd te overwegen hun eindejaarsbetaalde vakantie te vervroegen naar april, vanwege de lagere vraag. (...)

Etihad heeft zwaar geïnvesteerd in luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld, waaronder Alitalia, Air Berlin, Air Seychelles, Virgin Australia en Jet Airways in India. **Etihad werd in 2003 opgericht door het olierijke emiraat Abu Dhabi en heeft ook te kampen met hevige concurrentie, vooral van zijn rivalen in de Golfstaten, de Emiraten van Dubai en het in Doha gevestigde Qatar Airways. (...)**

Eind vorig jaar beschikte de maatschappij over een vloot van 95 passagierstoestellen die wereldwijd zo'n 76 bestemmingen bedienen. Etihad heeft vorig jaar 17,5 miljoen passagiers vervoerd, tegenover 17,8 miljoen in 2018. **De inkomsten in 2019 daalden tot 5,6 miljard dollar van 5,9 miljard dollar in het voorgaande jaar, ver onder de 9 miljard dollar die in 2015 werd gepost voordat de crisis begon.**

***Mijn commentaar:** Etihad Airways heeft niet alleen al 5 jaar lang verliezen geleden, maar in dezelfde periode is ook de omzet van het bedrijf met 40% gedaald.*

Heeft de kleinste luchtvaartmaatschappij van de Golf nog een toekomst door onafhankelijk te blijven?

> Ryanair geeft 6,7 miljoen euro vrij in het midden van de vlucht ten behoeve van de grootstedelijke luchthaven van Nîmes

(bron Objectif Gard) 3 maart - (...) **Nîmes métropole zal het bedrag van 6,7 miljoen euro, een bedrag dat sinds 2015 is gestort op een geblokkeerde rekening bij een Parijse notaris, kunnen terugvorderen naar aanleiding van het geschil tussen de Europese Commissie en Ryanair. (...)**

De Ierse luchtvaartmaatschappij heeft de rechters zojuist laten weten dat zij haar beroep bij het Europese Hof van Justitie tegen de rechtmatigheid van het besluit van de Europese Commissie van 23 juli 2014 intrekt. Op die datum was de Commissie van oordeel dat bepaalde overeenkomsten tussen Ryanair en de beheerder van de luchthaven van Nîmes (...) "steunmaatregelen van de staten ten gunste van Ryanair" vormden. Om het **duidelijk te stellen: er is geen sprake van dat de luchtvaartmaatschappijen van Ryanair door de plaatselijke autoriteiten worden gesubsidieerd.**

De Europese Commissie heeft Frankrijk destijds gelast "deze bedragen

met rente terug te betalen". Moe, Ryanair ging in beroep tegen de wettigheid van dit besluit bij de rechtbank van de Europese Unie. En de ongeveer 6,7 miljoen euro werd in onderling overleg geblokkeerd op een rekening. (...)

Deze verordening benadrukt eens te meer de kwetsbaarheid van het model van indirecte subsidies aan goedkope bedrijven.

Hoewel het kan worden gezien als een kans om op korte of middellange termijn een cijfer te maken in termen van passagiers, blijft het een dure strategie die serieus moet worden afgewogen tegen de economische voordelen voor het grondgebied. (...)

> **Steun aan de luchthaven van Béziers en Ryanair in het vizier van Brussel**

(bron: Capital) 2 maart - **De Europese Unie onderzoekt of de steun van de Franse overheid aan de luchthaven van Béziers (Zuid) en de overeenkomsten tussen deze luchthaven en Ryanair in overeenstemming zijn met het Europese mededingingsrecht.**

De EU heeft maandag een onderzoek geopend naar de luchthaven van Béziers en Ryanair wegens vermeende concurrentievervalsing. **Vanaf 2007 tot heden hebben de exploitanten van de luchthaven van Béziers exploitatiesteun ontvangen van verschillende regionale en lokale overheden, die onder het toezicht van de Europese Commissie staan.** De Commissie - die een klacht heeft ontvangen van een niet nader genoemde derde partij - heeft besloten een diepgaand onderzoek in te stellen naar deze steun, aangezien deze mogelijk onverenigbaar is met het EU-mededingingsrecht. Overheidssteun is altijd onderworpen aan een zeer strikte controle door de Europese uitvoerende macht, 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. Ook in het vizier van de Europese Commissie: de luchthavendiensten en marketingovereenkomsten die in dezelfde periode zijn gesloten tussen de Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair en de exploitanten van de luchthaven van Béziers. (...)

Mijn commentaar: De luchthaven van Béziers is toegevoegd aan de reeds uitgebreide lijst van Franse luchthavens die door de Europese Commissie zijn aangewezen: Montpellier, Nîmes, Pau en Angoulême.

Al deze luchthavens hebben illegaal subsidies aan Ryanair

betaald. Het is aan de lokale verkozenen om een einde te maken aan deze praktijken, zonder te wachten op een eventuele veroordeling.

> **Nieuwe klap voor Boeing: FAA kan herbedrading van alle 737 MAX nodig hebben!**

(bron La Tribune) 9 maart - Nieuwe klap in zicht voor Boeing. Twee dagen na de alarmerende verklaring van het congres dat de 737 MAX "fundamenteel defect" was, **overweegt** de FAA (Federal Aviation Administration), **de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit**, volgens de Wall Street Journal de **Amerikaanse vliegtuigfabrikant te verplichten wat elektrische bedrading te verplaatsen op alle 737 MAX** voordat het groene licht wordt gegeven om het vliegtuig weer in gebruik te nemen.

Dit besluit zou van toepassing zijn op de bijna 800 vliegtuigen die al zijn geproduceerd, waarvan de helft al aan luchtvaartmaatschappijen is geleverd voordat ze in maart 2019 aan de grond werden gehouden na de crash van de Ethiopische luchtvaartmaatschappij (157 doden), en de andere

helft die Boeing sinds die datum heeft gebouwd. Voor de FAA zou de manier waarop bepaalde kabels worden aangelegd niet voldoen aan de veiligheidsnormen die bedoeld zijn om kortsluiting te voorkomen, legt de Amerikaanse krant uit.

"In extreme omstandigheden kan een bedradingsprobleem ertoe leiden dat de neus van het vliegtuig scherp naar beneden wordt getrokken", zoals in de twee dodelijke ongevallen met 737 MAX-vliegtuigen van Lion Air en vervolgens Ethiopian Airlines, zo schrijft het dagblad. Bij beide ongevallen was het MCAS-stallingsbeveiligingssysteem betrokken. (...)

Enkele dagen voor de herdenking van de tragedie van Ethiopian Airlines concludeerden de gekozen leden van het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden in een voorlopig rapport dat vrijdag werd onthuld dat de 737 MAX een "fundamenteel defect en gevaarlijk" vliegtuig was, wat de noodzaak aantoonde om de wet- en regelgeving met betrekking tot de certificering van lijnvliegtuigen te hervormen.

***Mijn commentaar:** Er is een principe in de luchtvaart dat redundantie wordt genoemd. Dit betekent dat elke functie van het vliegtuig door verschillende systemen moet kunnen worden uitgevoerd.*

Het MCAS-systeem, dat betrokken was bij de twee ongelukken met de 737 MAX, gebruikt echter slechts één sonde om te activeren. Deskundigen zijn het erover eens dat de installatie van een tweede

sonde, aangesloten op het MCAS, essentieel is om de integriteit van dit systeem te waarborgen.

De installatie van deze tweede sonde vereist ook een herbedrading van de 737 MAX.

> **Coronavirus: IATA roept op tot versoepeling van de regels voor slottoewijzing**

(bron Air & Cosmos) 4 maart - De **International Transport Association (IATA)** wil de regel dat luchtvaartmaatschappijen 80% van de slots moeten gebruiken om ze van het ene op het andere jaar te behouden, opschorten. **Gezien**

de gevolgen van het coronavirus voor de boekingen in het luchtvervoer en de noodzaak voor de luchtvaartmaatschappijen om hun vluchtplannen aan te passen, heeft de International Air Transport Association (IATA) contact opgenomen met de regelgevers om de regels voor de toewijzing van slots onmiddellijk en voor het hele seizoen 2020 op te schorten.

"Ongeveer 43% van de passagiers vertrekt van een van de meer dan 200 gecoördineerde luchthavens wereldwijd", zegt IATA. **"In theorie verplichten de regels voor de toewijzing van slots de luchtvaartmaatschappijen om ten minste 80% van de toegewezen slots onder normale omstandigheden te exploiteren** (redactienota: de zogenaamde "grootvader"-regel of "use it or lose it"-regel). Als deze regel niet wordt nageleefd, verliest de luchtvaartmaatschappij haar rechten op het slot voor het volgende equivalente seizoen. **In uitzonderlijke omstandigheden kunnen de regelgevers deze regel versoepelen.** Het coronavirus heeft een ernstige impact gehad op het luchtverkeer", voegt IATA toe. (...)

"Gezien deze buitengewone omstandigheden als gevolg van een noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid is de collectieve beoordeling van de luchtvaartsector dat de toepassing van de 80%-regel tijdens het lopende seizoen ongepast is. (...)

Mijn opmerking: Sinds enkele dagen wordt de Europese regeringen gevraagd een besluit te nemen over deze kwestie. In de tussentijd vliegen de maatschappijen bijna lege vliegtuigen om te voorkomen dat ze slots verliezen.

> **Coronavirus: 900 bedrijven hebben zich aangemeld voor werktijdverkorting**

(bron AFP) 8 maart - **Ongeveer 900 bedrijven die getroffen zijn door de verspreiding van het nieuwe coronavirus hebben een aanvraag ingediend voor** werktijdverkorting voor ongeveer 15.000 werknemers, zei de minister van Arbeid Muriel Pénicaud op zondag, en voegde eraan toe dat het cijfer in een paar dagen tijd meer dan verdubbeld was.

"Het gaat om 15.000 werknemers, het lijkt misschien veel, maar het is op 20 miljoen werknemers", zegt Pénicaud op BFMTV, voor wie "we niet moeten veralgemenen" omdat "er veel sectoren zijn die niet getroffen worden. Op donderdag had ze al 400 bedrijven genoemd die zich hadden aangemeld voor deze regeling, die tot doel heeft "de werkgelegenheid in stand te houden" in het geval van een daling van de activiteit. "Het vertegenwoordigt 52 miljoen euro voor het moment, we hebben een derde die al is toegekend, voor de andere wordt het onderzocht, we doen dit binnen een korte termijn," zei de minister.

Het virus heeft vooral een impact op de sectoren toerisme, evenementen, catering, horeca en "gedeeltelijk, transport", aldus haar. "Het economische leven is in sommige sectoren een beetje beschadigd. We moeten realistisch zijn: we gaan een gedeeltelijke groeivertraging hebben, maar we doen alles wat we kunnen om het te behouden", voegde ze eraan toe. (...)

***Mijn opmerking:** Als het verloop van de epidemie niet snel afneemt, is het waarschijnlijk dat arbeidstijdverkorting (de nieuwe naam voor werktijdverkorting) wijdverbreid wordt binnen de getroffen sectoren. Air France zou dan getroffen kunnen worden.*

Beurspersoverzicht ...

> Coronavirus en oliecrash: maandag van angst in de markten

(bron AFP) 9 maart om 12.51 uur - Een vloedgolf van rood op de beursschermen: de markten waren maandag in vrije val, met een dubbele schok, die van de ineenstorting van de olie en een staat van alertheid op het nieuwe coronavirus in Italië, een slecht voorteken voor de rest van Europa en de wereldwijde groei.

Investeerders waren de afgelopen weken al verbrand door de verspreiding van het coronavirus en nu is het **zwarte goud**, dat op **maandag zijn ergste val sinds de eerste Golfoorlog in 1991 meemaakte, in Azië met meer dan 30% ingestort.** (...)

Het gaat om het besluit van Saoedi-Arabië om een beleid van

verschroeide aarde te voeren door de prijs van het zwarte goud drastisch te verlagen, na de mislukte onderhandelingen met Rusland van afgelopen weekend. (...)

Nog een schok: Italië heeft op zondag drastische maatregelen genomen met de quarantaine van een kwart van zijn grondgebied, waaronder zijn economische long, die zich uitstrekt van Milaan tot Venetië. **"De angst is dat Italië de komende dagen de gezondheidssituatie in de rest van Europa zou kunnen voorspellen"**, zei Larrouturou.

De markten houden nu vast aan de hoop op een gecoördineerde reactie van zowel de centrale banken als de regeringen op het gebied van zowel monetair als fiscaal beleid.

In de VS en Italië

zijn al enkele miljarden euro's vrijgemaakt om te reageren op deze ongekende gezondheids crisis, Duitsland heeft maatregelen aangekondigd, maar de marktdeelnemers merken op dat het deze plannen aan ambitie en coördinatie ontbreekt. (...)

De impact van het coronavirus op de groei van de Franse economie zal "enkele tienden van punten van het BBP" (bruto binnenlands product) zijn, waarschuwde maandag de Minister van Economie Bruno Le Maire.

Duitsland, dat volgens de economen een van de meest kwetsbare landen is vanwege zijn zeer sterk exporterende economie, heeft zojuist enkele steunmaatregelen aangekondigd, zonder echter het krachtige herstelplan te onthullen waarop de deskundigen hoopten.

Japan gaat recht op een recessie af, die wordt gekenmerkt door een krimp van het BBP gedurende ten minste twee kwartalen op rij. Dit zou de eerste keer zijn sinds 2015.

"Het is nog een beetje vroeg om te anticiperen op een wereldwijde recessie", maar volgens de deskundigen van de makelaar Aurel BGC, "moeten de markten ongetwijfeld anticiperen op het ergste voordat ze zich stabiliseren".

Mijn commentaar: Je moet teruggaan naar 1991 om een situatie als deze weer te vinden. Dit geeft een idee van het belang van de huidige crisis.

Een klein vleugje optimisme: de terugkeer van de goede tijden moet helpen om de epidemie te beteugelen.

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 handtekening van 4,7 miljoen kiezers om tot een referendum van gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden.

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

Op 9 maart had de raadpleging 1.130.000 handtekeningen verzameld, d.w.z. 23,95% van de vereiste handtekeningen.

Mijn commentaar: Er zijn nog 3 dagen over om het verzoek voor 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 5.178 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 9 maart. Het daalde met -18,71%

Aankondigingen over de coronavirusepidemie hebben de koers van het aandeel voor alle spelers in de luchtvaartsector doen dalen. Aan het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is gedaald naar 11,03 euro.

Het vat Brent olie (Noordzee) is in vrije val, van \$16 tot \$36. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar. Dat is de grootste daling sinds 1991.

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/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Als u de persreview liever op een ander adres wilt ontvangen, laat het me dan weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10291 mensen ontvangen dit persoverzicht online