

Air France: Orly-Pau, onderhandelingen en milieu



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°764, 13 juli 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: Orly-Pau, onderhandelingen en het milieu**

(bron Air Journal) 10 juli - (...) Een maand na de heropening van de **luchthaven van Pau-Pyrénées kondigde de luchthaven op 9 juli 2020 aan dat zij op 31 augustus de vluchten van Air France vanuit Parijs-Orly zou hervatten**. Er worden dan drie dagelijkse vluchten aangeboden (twee op zaterdag), naast de drie vluchten die vanaf de luchthaven Charles de Gaulle worden uitgevoerd. Tussen Pau en Lyon-Saint Exupéry worden aan het begin van het nieuwe schooljaar vluchten aangeboden tegen het tarief van "2 tot 3 dagelijkse vluchten (behalve op zaterdag), die toegang geven tot talrijke aansluitende bestemmingen"; sinds 10 juni wordt HOP! tot 6 keer per week op deze route ingezet. De luchthaven van Palois benadrukt dat dit vluchtschema "dichterbij" komt bij de service die het vóór de gezondheidscrisis genoot.

De route Orly - Pau zal dus niet verdwijnen, in tegenstelling tot de route Orly - Clermont-Ferrand, waarvan de sluiting deze week werd aangekondigd naar aanleiding van het besluit van Air France om haar binnenlandse netwerk met 40% te verminderen in het kader van het herstructureringsplan voor Vesta dat eind juli zal worden gepresenteerd.

Gisteren is Air France ook begonnen met onderhandelingen met de vakbonden over de voorwaarden voor het vertrek van het grondpersoneel, wat meer dan de helft van de 6.560

aangekondigde banenverliezen betreft (plus 1.020 bij HOP).

Management (...) "een organisatie van grondberoepen met 20.250 vaste contracten (in voltijdequivalenten) tegen eind 2022": de vakbond verwijst naar een aantal vereiste vertrekken "van 705 bij de Hub, 220 bij Global Cargo en 129 bij het DGSI (Directoraat-generaal Informatiesystemen).

De korte afstand is zeer zwaar beladen, met een totaal van 835 geplande afvaarten. Bij Orly zal het personeelsbestand naar verwachting dalen van 893 naar 644 (-28%)". De sluiting van de fysieke bureaus heeft betrekking op 150 arbeidsplaatsen, waarbij de gevolgen van het plan voor de provinciale stopplaatsen niet worden vergeten (...).

Aan de ecologische kant, een van de voorwaarden die de overheid heeft gesteld voor de € 7 miljard aan staatssteun, **kondigde het SkyTeam-alliantiebedrijf gisteren aan dat het zijn krachten heeft gebundeld met OpenAirlines, 's werelds grootste leverancier van eco-pilootoplossingen voor vliegtuigen**. Als onderdeel van deze overeenkomst zal OpenAirlines "gegevens analyseren van duizenden vluchten die dagelijks door de luchtvaartmaatschappij worden uitgevoerd". **Haar SkyBreathe®-oplossing, ontwikkeld in samenwerking met Transavia France, een lid van de Air France Group, zal de potentiële brandstofbesparingen in detail beoordelen en aanbevelingen doen om de operationele efficiëntie van Air France te maximaliseren en de CO2-uitstoot te verminderen"** (...).

"We feliciteren alle luchtvaartmaatschappijen die verder gaan dan de collectieve doelstellingen van de sector en deze nieuwe overeenkomst toont het leiderschap van Air France in het streven naar klimaatverandering," zei Alexandre Feray, CEO en oprichter van OpenAirlines,

in een verklaring. "Al nummer 1 in de Dow Jones Sustainability Index (DJSI), wordt de Air France-KLM groep erkend als een leider in milieuprestaties. We zijn vereerd dat Air France ons heeft uitgekozen om bij te dragen aan zijn groen herstel en zijn CO2-uitstoot verder te verminderen. Aangezien we allemaal werken aan de wederopbouw van onze industrie, die zwaar is getroffen door de Coronavirus-crisis, zullen we onze onwrikbare inzet voortzetten om luchtvaartmaatschappijen te helpen hun kosten en CO2-voetafdruk te verminderen".

Air France (...) sluit zich aan bij de grote gemeenschap van luchtvaartmaatschappijen die SkyBreathe

al hebben overgenomen om hun energie-efficiëntie te verbeteren, waaronder Norwegian Air Shuttle, Malaysia Airlines, Cebu Pacific, GoAir, Atlas Air "en andere grote luchtvaartmaatschappijen".

Mijn commentaar: Toen Air France in juni de routes tussen de provincie en Parijs opnieuw opstartte, ging het alleen om Roissy-CDG. Dit maakte het mogelijk om enkele internationale verbindingen aan te

bieden aan passagiers. In het midden van de gemeentelijke verkiezingscampagne werd een aantal gekozen vertegenwoordigers beledigd door het feit dat ze niet via Orly naar Parijs konden reizen.

Air France had toen aangegeven dat het niet bedienen van Orly tijdelijk was; de passagiersstromen waren onvoldoende om de twee Parijse luchthavens te bedienen.

Het artikel verwijst ook naar het gebruik van Open Airlines software door Air France. Het zal de piloten van Air France in staat stellen om het brandstofverbruik en dus de CO2-uitstoot verder te verminderen.

> **Vakbonden** maken bezwaar tegen KLM- staatssteunvoorwaarden

(bron: Airwaysmag) 9 juli - In een gezamenlijke brief aan de Europese Commissie **maken de KLM-vakbonden bezwaar tegen de voorwaarden die de Nederlandse staat aan de steun aan KLM stelt.** (...)

Volgens de vakbonden **zijn de beperkingen op de werkgelegenheid en de lonen bijzonder tegenstrijdig met verdragen zoals** die van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO). Deze verdragen bepalen onder meer dat de **sociale partners vrij moeten kunnen onderhandelen over collectieve arbeidsovereenkomsten, zonder enige inmenging van de overheid.** (...)

Hoewel de brief zich verzet tegen de door de Nederlandse staat opgelegde voorwaarden, benadrukt de brief ook dat de vakbonden zich bewust zijn van de bijzonder moeilijke situatie waarin KLM zich bevindt en van de wens van het personeel om bij te dragen aan het herstel van de onderneming.

Tot nu toe is dit altijd in nauwe samenwerking met de vakbonden gedaan en zij roepen daarom op tot gezamenlijke inspanningen om passende oplossingen te vinden.

Mijn commentaar: *In de brief van de Nederlandse vakbonden wordt verwezen naar de eis van de Nederlandse staat om de topsalarissen van de KLM met 20% te verlagen.*

Sinds februari 2019, toen de Nederlandse overheid 14% van het kapitaal van Air France-KLM verwierf, is dit niet de eerste overheidsinmenging in de interne zaken van KLM.

> **Air France** herkapitaliseert HOP voor 230 miljoen euro

(bron La Tribune) 6 juli - Volgens onze informatie (...) **heeft de raad van bestuur van Air France vorige week een herkapitalisatie van HOP gevalideerd voor een bedrag van 230 miljoen euro.** Air France zal een schuld in rekening-courant van haar dochteronderneming in kapitaal omzetten. Aangezien er **geen kasuitstroom is voor Air France, neemt deze operatie elk risico weg dat HOP in 2021 wordt geliquideerd.** Deze laatste kan namelijk zijn eigen vermogen verhogen tot meer dan de helft van het aandelenkapitaal, met inachtneming van de vereisten van het Franse Wetboek van Koophandel. Dit is iets waar het bedrijf zich al jaren niet aan houdt. **Sinds 2017 bedroeg het eigen vermogen minder dan de helft van het aandelenkapitaal** en deze situatie kon niet meer voortduren na het boekjaar 2020, omdat de onderneming anders mogelijk zou kunnen worden ontbonden. Hoewel HOP niet zal sterven, zal het toch een zeer ingrijpende herstructurering ondergaan, aangezien de omvang ervan tegen de zomer van 2023 bijna gehalveerd zal zijn. Terwijl het personeelsbestand met 42% wordt ingekrompen, zal de vloot met 47% worden ingekrompen, van 55 naar 29 vliegtuigen, zullen alle Embraers, zoals de Bombardier CRJ's, die volgens het management zuiniger zijn, de vloot verlaten. In termen van beschikbare zitplaatskilometers zal de reductie slechts een derde (...)

Wat het onderhoud betreft, zullen de vestigingen van Lille en Morlaix worden gesloten en alleen de vestiging van Clermont-Ferrand blijft over met een "aanpassing" om de kosten te drukken die als te hoog worden beschouwd.(...)

Mijn commentaar: Hoe komt een bedrijf in de HOP-situatie terecht?

Om het (zeer!) eenvoudig te maken, vertegenwoordigt het aandelenkapitaal van een onderneming de middelen die bij de oprichting ervan zijn ingebracht. Het eigen vermogen (ook wel eigen vermogen genoemd) is in eerste instantie gelijk aan het aandelenkapitaal. Dan worden er jaar na jaar winsten en verliezen (onder andere) aan toegevoegd.

Wanneer een bedrijf van het ene verlieslatende jaar naar het andere verhuist, daalt het eigen vermogen. Dit is wat er met HOP is gebeurd. Haar eigen vermogen was minder dan de helft van haar aandelenkapitaal geworden, wat verboden is volgens het Wetboek van Koophandel.

Om uit deze situatie te komen bestaan er verschillende oplossingen, die

kunnen gaan tot aan de ontbinding van het bedrijf.

In het geval van HOP had de regionale luchtvaartmaatschappij een schuld van 230 miljoen euro bij Air France. De kwijtschelding van deze schuld door Air France zal het eigen vermogen van HOP met hetzelfde bedrag verhogen.

> **Coronavirus: nieuw gereedschap voor de MRO-sector**

(bron Air & Cosmos) 6 juli - Barfield Inc, de Amerikaanse dochteronderneming van **Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M)**, zal nu de **elektrostatistische trolley van On Target Spray Systems distribueren om de** verspreiding van Covid-19 te **helpen voorkomen. De 3D-elektrostatistische trolley is drie keer sneller dan mist en biedt een gelijkmatige bescherming op alle oppervlakken.** Ontsmetting is de norm geworden en gezondheidsbeperkingen dwingen bedrijven tot verbeeldingsvol concurreren om de gezondheid van iedereen te beschermen. Dit geldt ook voor de MRO-industrie.

De elektrostatistische trolley van On Target Spray Systems wordt geleverd met een trolley met wielen en een wikkelaar rond een gepatenteerde technologie die is ontworpen om klanten tijd te besparen en kosten te besparen, zegt AFI KLM E&M die doorgaat: "de trolley is in de VS gebouwd voor zwaar en moeilijk werk en heeft robuuste luchtcompressoren die ontworpen zijn om het interieur en het exterieur van vliegtuigcabines te desinfecteren".

"We zijn verheugd om samen te werken met On Target Spray Systems als onderdeel van onze strategie om oplossingen voor onze klanten te creëren. De COVID-19 pandemie heeft onze manier van leven veranderd en On Target Spray is hier om te zorgen voor gemoedsrust, waar we ook gaan," legt Hervé Page, President van Barfield, uit. **Voor On Target opent de coronaviruspandemie mogelijkheden die amper vijf maanden geleden nog denkbaar waren. Het Amerikaanse bedrijf is inderdaad gespecialiseerd in elektrostatistische sproeitechniek voor de landbouw.**

> **Delta Airlines is zeer voorzichtig met het herstel, maar wil ontslag vermijden**

(bron AFP) 10 juli - Geconfronteerd met de hardnekkigheid van de pandemie Covid-19 **bleef het hoofd van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Delta AirLines donderdag zeer voorzichtig met het hervatten van vluchten**, in de hoop zo veel mogelijk ontslagen te voorkomen. (...)

"De voortdurende verspreiding van het virus in het zuiden van de Verenigde Staten, in combinatie met de inperkingsmaatregelen die in de grootste steden in het noorden van het land zijn genomen, moedigt ons aan om zeer voorzichtig te zijn met het toevoegen van nieuwe vluchten", schreef hij. (...)

United Airlines van zijn kant waarschuwde Woensdag dat het tot 36.000 werknemers in Oktober kon ontslaan en American Airlines zei begin Juli dat het denkt om 20.000 meer werknemers te hebben dan noodzakelijk om in de herfst te werken. (...)

> **Richard Branson onthult het reddingsplan van Virgin...**

(bron Forbes) 7 juli - Na maanden van onzekerheid heeft miljardair Sir Richard Branson eindelijk een oplossing gevonden voor de dreiging die boven zijn rijk hangt. (...)

Sinds maart heeft Richard Branson zich moeten terugtrekken na opmerkingen van het Britse parlement, dat van mening was dat de zakenman zijn persoonlijke fortuin moest gebruiken om zijn bedrijven te redden. Vragen over zijn fiscale status en zijn verblijf op de Britse Maagdeneilanden zijn de afgelopen maanden ook in de media verschenen.

De laatste tijd is de stemming binnen de Virgin-groep echter veranderd.

Branson staat

namelijk op het punt om meer dan een miljard dollar **op te halen** om zijn zakenimperium na de Covid-19 te helpen beveiligen: **\$500 miljoen van Delta** (via uitstel en vrijstellingen), **\$300 miljoen aan schuldfinanciering door de Elliott Management groep** en **\$500 miljoen van de verkoop van Maagdelijke Galactische aandelen** in mei en juni. (...)

Bovendien zal extra aandeelhouderssteun van ongeveer 500 miljoen dollar worden verstrekt, grotendeels door Delta Airlines, die 49% van Virgin Atlantic bezit. De Virgin-groep, die 51% van de aandelen bezit, zal Delta steunen in haar betrokkenheid bij haar dochteronderneming. (...) Wat

ten slotte de **kritieke situatie van het personeel van Virgin Atlantic betreft, hebben de vertegenwoordigers met de twee belangrijkste vakbonden samengewerkt om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen**. Hoewel 3.000 werknemers hun baan hebben verloren, was de communicatie met de werknemers volgens een bron die dicht bij de onderhandelingen lag, "direct en met instemming".

Ter vergelijking: Britse parlementsleden noemden onlangs de belangrijkste rivaal van Virgin Atlantic, British Airways, een "nationale

schande". Het bedrijf probeerde 12.000 werknemers te ontslaan en veranderde de contracten van nog eens 30.000 in een "berekende poging om te profiteren van de pandemie," zoals The Guardian meldde. (...)

Mijn commentaar: De Britse regering had duidelijk gemaakt dat zij, voordat zij haar steun aan Virgin Atlantic gaf, van Richard Branson, de hoofdaandeelhouder, had geëist dat hij geld zou injecteren in zijn luchtvaartmaatschappij.

Nu dit is gebeurd, zal Richard Branson (en Delta Airlines, 49% eigenaar van Virgin Atlantic) deelnemen aan de redding van Virgin Atlantic.

> **Emiraten om 9.000 banen te schrappen in de nasleep van de crisis**

(het Dagboek van de bronlucht) 11 juli - de **voorzitter van de Emiraten zei de luchtvaartlijn van het Midden-Oosten tot 9.000 banen zou moeten afwerpen toe te schrijven aan de** coronaviruspandemie.

Dit is de eerste keer dat 's werelds grootste langeafstandsmaatschappij onthult hoeveel banen er verloren zullen gaan. Voor de crisis hadden de Emiraten 60.000 werknemers.

Tim Clark, die zei dat de luchtvaartmaatschappij haar personeelsbestand al met een tiende had ingekrompen, voegde daaraan toe: "We zullen waarschijnlijk een paar meer moeten opgeven, waarschijnlijk tot 15 procent. "> (...)

Minstens **700 van de 4.500 piloten van de luchtvaartmaatschappij hebben deze week een ontslagbericht ontvangen**, wat betekent dat ten minste 1200 piloten op de hoogte zijn gebracht van het einde van hun dienstverband sinds het begin van de coronaviruscrisis. **Duizenden stewardessen zijn ook geïnformeerd dat ze niet meer nodig zijn.**

> **Latam verzekert 1,3 miljard dollar aan nieuwe financiering**

(bron AFP) 9 juli - Het **Chileens-Braziliaanse bedrijf Latam, het grootste in Latijns-Amerika, kondigde donderdag aan dat het een financiering van 1,3 miljard dollar (1,15 miljard euro) had verkregen** van een Amerikaans investeringsfonds om uit de coronaviruscrisis te komen zonder een beroep te doen op overheidsgeld.

De \$1,3 miljard komt uit het fonds van het Oaktree Capital Management en is naast de \$900 miljoen die al op tafel is gelegd

door Qatar Airways en de families Cueto en Amaro, aandeelhouders van de luchtvaartmaatschappij. Eind mei verklaarde Latam het faillissement in de Verenigde Staten (...).

"Latam zal blijven vliegen. Er zal geen effect op vrachtverrichtingen, reserves, bonnen of de mijlen en punten van de Pas van Latam zijn," het bovengenoemde bedrijf. Voorafgaand aan de pandemie heeft de luchtvaartmaatschappij, die is ontstaan uit de fusie van Lan in Chili en Tam in Brazilië, 145 bestemmingen in 26 landen bediend. Het had meer dan 42.000 werknemers en voerde 1.400 dagelijkse vluchten uit, met meer dan 74 miljoen passagiers per jaar.

> **Level France bedrijf zou snel moeten verdwijnen**

(bron Kapitaal) 10 juli - De gezondheids crisis heeft weer een slachtoffer gemaakt. **De luchtvaartmaatschappij OpenSkies, die opereert onder de merknaam Level France, kondigde op woensdag 8 juli aan dat zij zich voorbereidt op de stopzetting van de activiteiten en de uitvoering van een sociaal plan (...).**

Level, het goedkope langeafstandsmerk van IAG, de moedermaatschappij van Iberia en British Airways, is sinds 2018 in Frankrijk actief vanaf de luchthaven van Parijs-Orly. De drie Airbus A330's bedienen bestemmingen in de Verenigde Staten, Canada, Guadeloupe en Martinique. OpenSkies, opgericht in 2006 onder de naam L'Avion, werd in 2009 overgenomen door British Airways en vliegt sinds 2018 onder het merk Level. IAG was destijds voornemens zich te positioneren op de lagekostenmarkt voor langeafstandsvervoer vanuit Parijs, waar Norwegian Air Shuttle (Noors) twee jaar eerder (...) routes naar de Verenigde Staten had geopend.

De Oostenrijkse tak van Level heeft in juni het faillissement aangevraagd.

Mijn commentaar: Vorig jaar exploiteerden tien maatschappijen de dienst Parijs - New York, terwijl slechts zes maatschappijen zich op de route Londen - New York bevonden.

De stopzetting van Level France en de terugtrekking van Noorwegen als gevolg van de Covid-19-crisis betekenen een terugkeer naar een redelijker concurrentie.

> **Ethiopian Airlines, een Afrikaanse uitzondering**

(bron Le Temps) 13 juli - **Het is een Afrikaanse uitzondering, en misschien zelfs een werelduitzondering.** Net als alle andere luchtvaartmaatschappijen heeft Ethiopian Airlines, een groep die voor

100% in handen is van de staat, de volledige impact van Covid-19 ondervonden. Tijdens de insluiting werden de grenzen gesloten. Maar terwijl de overgrote meerderheid van de spelers hun vloot aan de grond hield, **hield het Ethiopische bedrijf 10% van zijn operaties, waarbij het maskers, medische apparatuur, voedsel en andere materialen naar de vier hoeken van de wereld vervoerde (...).**

In april (...) besloot het bedrijf zich te richten op de vrachtmarkt, omdat het noodzakelijk was om medische apparatuur, voedsel en humanitaire hulpverleners te vervoeren. **Met slechts 12 speciale vliegtuigen heeft zij echter niet gearzeld om de stoelen van 24**

passagiersvliegtuigen te ontgrendelen om de capaciteit te verdrievoudigen. Dit segment is nu goed voor het grootste deel van de inkomsten. Bovendien hebben verschillende landen, waaronder de Verenigde Staten en Japan, de afgelopen maanden hun vliegtuigen gecharterd om hun onderdanen in Afrika te repatriëren (...).

Ethiopian Airlines, lid van de Star Alliance (...), werd in 1946 opgericht en is in de loop der jaren uitgegroeid tot de belangrijkste Afrikaanse luchtvaartmaatschappij (...).

Uiteindelijk wil Ethiopian Airlines zich verder ontwikkelen als hub tussen de rest van de wereld en Afrika (...).

Mijn commentaar: Onder Bill Clinton's "Agoa" overeenkomst van 20 jaar geleden, profiteert Ethiopië, net als ongeveer 40 Afrikaanse landen, van de afwezigheid van Amerikaanse tarieven. Met Europa is een soortgelijke overeenkomst gesloten.

Een kledingstuk "made in Ethiopië" is 27% goedkoper dan wanneer het uit Vietnam of Bangladesh zou worden geïmporteerd. De Chinezen en Indiërs hebben daarom van Ethiopië hun Trojaanse paard gemaakt: in plaats van exporteren vanuit huis, gebruiken ze Afrika om het Westen te overspoelen met hun goederen, vrij van belastingen.

Maar eigenlijk wordt er niets geproduceerd in Ethiopië: er worden hangers en etiketten geïmporteerd uit India, stoffen uit China en Hongkong. Het Afrikaanse land zet het gewoon bij elkaar. Het is de nieuwste en zwakste schakel in dit globaliseringsproces. Financieel gezien is het een echt buitenkansje: Ethiopische vrouwen behoren tot de laagst betaalde vrouwen ter wereld. Ze verdienen \$50 per maand, vijf keer minder dan Chinese vrouwen en de helft van de Vietnamese vrouwen.

> Gezondheids crisis: de onzekere toekomst van het uitbreidingsproject van de luchthaven van Roissy

(bron AFP) 10 juli - **Zal Terminal 4 in Roissy-Charles de Gaulle**, een megaproject met een capaciteit van 40 miljoen passagiers, **worden gebouwd?** De wereldwijde gezondheids crisis dwingt Aéroports de Paris en de Franse staat hun plannen te herzien, die door de Franse milieu- autoriteit zwaar zijn bekritiseerd (...).

In een advies dat woensdag is uitgebracht en dat door AFP is geraadpleegd, heeft de Milieuautoriteit (EA) opgemerkt dat de "op te lossen vergelijking" tussen de toename van het aantal vluchten en het wegverkeer en de naleving van de internationale doelstellingen van Frankrijk voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen "niet volledig is beschreven of beschreven" (...).

In reactie daarop heeft de ADP-groep donderdag gezegd dat zij "de consequenties zal trekken uit alle aanbevelingen" en "heeft besloten het project aan te passen om rekening te houden met de prioriteiten die voortvloeien uit de crisis en het tijdschema dienovereenkomstig aan te passen".

Voor de beheergroep van de Parijse luchthavens is het doel van de toekomstige terminal het verkeer op Roissy, de tweede grootste luchthaven van Europa na Heathrow, te absorberen, dat volgens de luchthavenorganisatie ACI Europe in 2037 op 120 miljoen passagiers wordt geschat.

Maar dit cijfer, dat door ADP naar voren is gebracht ter ondersteuning van zijn project, is gebaseerd op de voortdurende groei van het luchtverkeer in de wereld vóór de Covid-19-pandemie.

Sinds maart is het verkeer met 90% gedaald en zou het volgens de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) in 2023 in het beste geval weer op het niveau van voor de crisis moeten zijn.

Geconfronteerd met het bewijsmateriaal heeft de staat, de meerderheidsaandeelhouder van ADP en voorstander van het project, zijn standpunt gewijzigd.

"Vandaag op Roissy, hebben we 15% van de vluchten (...).

Capaciteitsuitbreidingen bij Roissy lijken vandaag de dag een gewaagde gok te zijn. Het T4 project zal waarschijnlijk worden herzien, gevraagd : kosten/baten", verklaard op RMC en BFMTV Jean-Baptiste Djebbari, Minister van Transport, op RMC en BFMTV.

Het project "is verouderd en zal de financiering niet hebben", glipt een luchthaven bron die toevoegt dat de uitbreiding van Roissy "niet in overeenstemming is met wat de burgers willen". (...) Tegelijkertijd **is het verbod "op de bouw van nieuwe luchthavens en de uitbreiding van bestaande luchthavens" een van de voorstellen van het Burgerklimaatverdrag dat president Emmanuel Macron in 2021 aan het parlement of een referendum zal voorleggen (...).**

Mijn commentaar: Al voor de gezondheids crisis vroeg ik me af hoe relevant het is om deze terminal 4 op Roissy - CDG te bouwen, met een capaciteit die identiek is aan die van de luchthaven van Orly.

De hypothesen die hadden geleid tot de omvang ervan leken me erg optimistisch. Vanuit mijn oogpunt hebben ze de gevolgen van de strijd tegen de opwarming van de aarde onderschat.

> **Vertrouwen in het luchtvervoer: de drie allianties samen**

(bron Air Journal) 9 juli - In een gezamenlijke verklaring (...) hebben **Oneworld, SkyTeam en Star Alliance**, de drie grote internationale allianties, die samen meer dan 50 procent van het wereldwijde luchtverkeer via hun 58 luchtvaartmaatschappijen voor hun rekening nemen, zich **verenigd om de maatregelen te benadrukken die de luchtvaartmaatschappijen nemen om het welzijn van de klanten tijdens hun reizen te garanderen**. "Beste reizigers, een video van de drie allianties geeft een glimp van wat klanten de komende maanden van hun reizen kunnen verwachten als de reisbeperkingen worden versoepeld en de wereld opnieuw begint te openen" (?).

De maatregelen die reizigers tijdens hun reis, vanaf het inchecken tot aan de gekozen bestemming, zullen ervaren, zijn onder meer :

- Het verplichten of aanbevelen van het dragen van gezichtsmaskers door passagiers en luchtvaartpersoneel op de luchthaven en aan boord, in overeenstemming met de geldende richtlijnen voor de volksgezondheid
 - . Een veilige luchthavenomgeving met fysieke afstand in alle vereiste gebieden;
 - . Verbeterde en geïntensiveerde sanitaire voorzieningen met de nadruk op hoge contactgebieden op de grond en in de vliegtuigcabine;
 - . Zeer efficiënte luchtfilters van ziekenhuiskwaliteit aan boord van moderne vliegtuigen. Bekend als HEPA (High-Efficiency Particulate Air), verwijderen deze filters 99,99% van de deeltjes en verontreinigingen in de lucht.

(...) Oneworld (...) omvat American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Air Maroc, Royal Jordanian, S7 Airlines en SriLankan Airlines (...)

SkyTeam (...) omvat Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeromexico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, Czech Airlines, Delta Airlines, Garuda Indonesia, Kenya Airways, KLM Royal

Dutch Airlines, Korean Air, Middle East Airlines, Saudia, TAROM, Vietnam Airlines en Xiamen Air.

(...) Star Alliance (...) omvat Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air India, Air New Zealand, ANA (All Nippon Airways), Asiana Airlines, Austrian, Avianca, Brussels Airlines, Copa Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, Ethiopian Airlines, EVA Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Shenzhen Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, SWISS, TAP Air Portugal, Thai Airways, Turkish Airlines en United Airlines (...).

Mijn commentaar: De drie belangrijkste allianties van luchtvaartmaatschappijen (de lijst met luchtvaartmaatschappijen staat aan het eind van het artikel), proberen hun toekomstige klanten, die nog te weinig zijn om reizen te boeken, gerust te stellen.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4,10 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 13 juli. Het is -2,57% lager dan een week. Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro. Sinds begin april schommelt het tussen 4 en 5 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,43 euro. Veel analisten hebben aan het begin van de gezondheidscrisis hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Het vat Brentolie (Noordzee) is stabiel op 43 dollar. Aan het begin van de uitbraak van het coronavirus 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.

Indien u deze brief/persreview 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](#). 10599 mensen ontvangen dit persoverzicht live