

Air France voltooit het pijnlijke herstructureringsplan van haar dochteronderneming Hop!



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

Nr. 788, 28 december 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](#) 

## Redactioneel

*Beste lezers,*

*Aan het einde van het persoverzicht vinden de medewerkers van Air France-KLM en de voormalige werknemers-aandeelhouders een aantal waardevolle adviezen.*

*Ik wil de laatste brief van het jaar aangrijpen om degenen te bedanken zonder wie deze brief niet zou bestaan: journalisten.*

*In Frankrijk, 20 minuten, Aeroweb, AFP, Air&. Cosmos, Air Journal, BFM TV, Boursier com, Business Insider, Business Travel, Capital, Challenges, FranceInfo, L'Express, La Quotidienne, Le Figaro, le JDD, Le Journal de l'Aviation, Le Parisien, Le Point, L'Écho Touristique, Les Echos, Libération, L'Opinion, Reuters, RTL, TourMaG, Voyages d'affaires, La Lettre A, La Lettre de l'Expansion, La Tribune, L'Usine Nouvelle, Zonebourse, ...*

*In het buitenland, Airlines, Algemeen Dagblad, Belga, Bloomberg, De Telegraaf, De Volkskrant, Het Financieele Dagblad, Luchtvaartnieuws, Nederlands Dagblad, NH Nieuws, NRC, Zakenreis, ...*

*Ik wens u een vrolijk kerstfeest en een gelukkig nieuwjaarDoorgaan met het toepassen van de beschermingsregels.  
François*

## ***Persoverzicht van maandag***

### **> Air France voltooit het pijnlijke herstructureringsplan van haar dochteronderneming Hop!**

(bron Les Echos) 22 december - **Na maandenlange besprekingen zijn de onderhandelingen over het herstructureringsplan van Hop!, het laatste deel van het herstructureringsplan van de groep Air France, afgesloten met een nogal bittere conclusie voor de werknemers van de regionale luchtvaartmaatschappij.** Naar alle waarschijnlijkheid zal het plan van het management dat op maandag 21 en dinsdag 22 december op de CSE is gepresenteerd en dat voorziet in het schrappen van 1.007 van de 2.400 banen tegen 2022, niet worden goedgekeurd door de vakbonden.

**De belangrijkste pilotenvereniging, de SNPL-Hop, heeft al aangekondigd dat zij weigert het plan te ondertekenen,** dat tot doel heeft 317 van de 747 banen in de cockpit, 286 banen voor het cabinepersoneel en 404 banen voor het grondpersoneel te schrappen. Deze weigering belet de directie niet om haar plan begin januari voor te leggen aan de Direccte (arbeidsdirectie) om het eind januari uit te voeren. De

sfeer is des te somberder omdat, ondanks de uitgesproken wens om vrijwillige vertrekken en overplaatsingen bij Air France en Transavia te bevorderen, **gedwongen vertrekken niet kunnen worden uitgesloten. Dit zou bijna ongekend zijn bij Air France.**

Dit is in ieder geval de angst die de SNPL-Hop heeft geuit, voor wie "ontslag van vluchtkapiteins (KDS) te verwachten is". Het management heeft zich ten doel gesteld om ongeveer 150 vrijwillige pensioneringen en 170 vertrekken naar Air France en Transavia uit te voeren, voor een geschatte overbezetting van ongeveer 180 KDS'en en 140 OPL's [copiloten, NDRL's]," legt de SNPL uit. Zo'n 60 KDS'en voldoen echter niet aan de voorwaarden voor vervroegde uittreding. **"Wat betreft de overgang naar Air France, de herindelingsregels die door de Air France SNPL worden opgelegd om de anciënniteitslijst te behouden, verplichten een Hop! kapitein om het selectieproces voor toetreding tot Air France te doorlopen en opnieuw op te starten als copiloot - met een halvering van de vergoeding**

Dit is des te meer onaanvaardbaar omdat het management de huurbonussen heeft verlaagd om het loonverlies gedeeltelijk te compenseren", zegt de SNPL. Uiteindelijk zal de overbezetting van de KDS dus doorgaan. **"Zelfde probleem voor de Hop! stewards, die ook het verlies van hun anciënniteit zullen moeten accepteren en weer onderaan de ladder moeten beginnen om naar Air France te verhuizen**, met verlies van salaris, gedeeltelijk gecompenseerd door een vertrekbonus. Het grondpersoneel zal zijn anciënniteit behouden wanneer het bij Air France in dienst treedt, maar de meesten zullen moeten instemmen met het verlaten van de provincie om bij Roissy-CDG te komen werken. Dit zou het aantal kandidaten opnieuw moeten beperken

**Aan de kant van het management wordt** erkend dat de afwezigheid van gedwongen vertrek zal afhangen van het aantal kandidaten dat vertrekt, maar er **wordt benadrukt dat het plan voor vrijwillig vertrek twee jaar open zal blijven**. Dit is de tijd die nodig is om aan de behoeften van Air France en haar goedkope dochteronderneming Transavia tegen 2022-2023 te voldoen en om vrijwillig vertrek aan te moedigen, is zij verzekerd. In de tussentijd wordt de laatste hand gelegd aan een APLD-overeenkomst voor een deelactiviteit, die het mogelijk moet maken de kosten van overbezetting op te vangen. **Wat het verlies van de anciënniteit betreft, dit zou de noodzakelijke voorwaarde zijn om de sociale vrede met het cabinepersoneel van Air France te bewaren.**

Het succes van dit sociaal plan zal echter vooral afhangen van de datum en de kracht van het luchtverkeer. Voorlopig heeft de Air France groep nog steeds moeite om haar medewerkers bezig te houden, ondanks de reeds gestarte vrijwillige vertrekplannen in de verschillende werknemerscategorieën, voor een totaal van 6.560 banen. Air France is ook niet in staat om de belofte te houden die voor de crisis aan zo'n 110 piloten - cadetten en anderen - is gedaan.

***Mijn commentaar:** Zoals de auteur van het artikel verwachtte, "de HOP! luchtvaartmaatschappij CSE verzette zich tegen het plan om 1.007 banen te schrappen in de nacht van woensdag op donderdag, met de belofte van "een grote juridische strijd" als het plan wordt goedgekeurd" (bron: AFP).*

*Een van de grootste struikelblokken is het verlies aan anciënniteit voor piloten en stewardessen die van Hop! naar Air France zouden verhuizen.*

*Er zijn twee soorten anciënniteit:*

*. **administratieve anciënniteit**, die begint wanneer ze bij het bedrijf komen.*

*In geval van collectief ontslag houdt de volgorde van de ontslagen rekening met de anciënniteit van de werknemer in de vestiging of het bedrijf.*

*. de **technische anciënniteit**, die begint met het begin van de carrière als zeeman.*

*In het geval van piloten wordt dit gematerialiseerd door de classificatie in de LCP (professionele ranglijst). De LCP regelt alle carrière stappen. De typische carrière voor piloten is om te beginnen als co-piloot op middellange afstand, dan als co-piloot op lange afstand, dan als co-piloot op middellange afstand, dan als kapitein op lange afstand.*

*In bijna elk bedrijf ter wereld is de integratie van nieuwe piloten een bron van moeilijkheden. Er zijn gevallen geweest waarin een fusie van twee luchtvaartmaatschappijen is mislukt omdat het onmogelijk was een compromis te vinden om de LCP's van de twee maatschappijen samen te voegen.*

*Om het probleem te omzeilen hebben sommige bedrijven ervoor gekozen om de **administratieve anciënniteit** te scheiden van de **technische anciënniteit**. Vliegtuigbemanningen van een dochtermaatschappij behouden hun administratieve **anciënniteit, waardoor** ze mogelijk niet de eerste licentiehouders zijn. Aan de andere kant verliezen ze hun **technische anciënniteit en** beginnen ze weer aan hun co-piloot-carrière op middellange afstand.*

*Air France heeft dit compromis niet gekozen, tot groot ongenoegen van het HOP-cabinepersoneel!*

## **> Verenigde Staten: Luchtvaartmaatschappijen nemen opnieuw werklozen in dienst**

(bron AFP) 22 december - Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen **United Airlines en American Airlines hebben dinsdag bevestigd dat zij werknemers die tijdens de pandemie zijn ontslagen, zullen terugroepen nadat het Congres over een nieuw steunplan heeft gestemd.**

Na maanden van harde onderhandelingen hebben de Amerikaanse wetgevers maandagavond [21 december] een pakket van \$900 miljard

goedgekeurd, waarin \$15 miljard is opgenomen voor de luchtvaartindustrie en waarin de luchtvaartmaatschappijen worden verplicht om ontslagen werknemers opnieuw in dienst te nemen, de lonen te regulariseren en het personeel tot 31 maart 2021 te behouden. **United Airlines**, dat sinds het begin van de pandemie 13.000 werknemers heeft ontslagen, verwelkomde de nieuwe maatregelen, maar **waarschuwde dat de herinschakeling tijdelijk zou zijn**. "We verwachten niet dat de vraag van de consument aanzienlijk zal veranderen tussen nu en het einde van het eerste kwartaal van 2021", zeiden Scott Kirby en Brett Hart in een memo aan de werknemers..... American Airlines, die 19.000 werknemers in oktober ontsloeg, zei in een verklaring dat de financiering "ons in staat zal stellen om de ontslagen teamleden terug te brengen en de luchtverbindingen met steden die op ons vertrouwen te herstellen.

***Mijn opmerking:** De aankondiging van United Airlines dat de herplaatsing tijdelijk van aard is, is een slechte zaak voor voormalige (toekomstige) werknemers van dit bedrijf.*

## > **Qantas en Japan Airlines om een joint venture op te richten**

(bron Businesstravel) 23 december - **Qantas en Japan Airlines hebben hun joint venture project voor vluchten tussen Japan en Australië / Nieuw-Zeeland onthuld.**

Er is een aanvraag ingediend bij de regelgevende instanties in Australië en Nieuw-Zeeland, en een besluit wordt binnen zes maanden verwacht. Op voorwaarde dat het wordt goedgekeurd, zou de joint venture in juli 2021 kunnen ontstaan, waarbij Qantas "verwacht dat zijn internationale netwerk geleidelijk aan weer op gang komt".

**De luchtvaartmaatschappijen zijn van mening dat de overeenkomst "Qantas en JAL in staat zou stellen om het aantal vluchten tussen Australië en Japan veel sneller te verhogen dan anders mogelijk zou zijn".** De joint venture zal het mogelijk maken een nieuwe route te lanceren tussen Australië en Japan, waarvan de details zouden worden aangekondigd "zodra de wettelijke goedkeuring is ontvangen, de grenzen weer opengaan en de vraag terugkeert".

**In eerste instantie wordt voorgesteld dat de joint venture vijf jaar zal duren (...).**

Vorige maand zei Alan Joyce, CEO van de Qantas Group, dat als er eenmaal vaccins beschikbaar zijn, het bewijs van een vaccin "een noodzaak" zou zijn voor passagiers die naar het buitenland willen reizen, en voegde eraan toe dat de eis een "gemeenschappelijke zaak" zou zijn in de luchtvaartindustrie.

Qantas kondigde onlangs ook een uitbreiding van zijn binnenlands netwerk aan, na wat het een „toevloed van frequente vliegers van concurrerende luchtvaartlijnen die Qantas" gebruiken noemt.

### > **Easyjet stelt de leveringen van de Airbus A320neo enkele jaren uit.**

(bron Le Journal de l'Aviation met AFP) 22 december - **EasyJet heeft met de vliegtuigfabrikant Airbus een akkoord bereikt om de levering van 22 vliegtuigen uit te stellen tot 2027 en 2028, die gepland was tussen 2022 en 2024, om de cashflow te behouden.** De luchtvaartgroep voegt hieraan toe dat ook 15 geplande leveringsdata tussen 2022 en 2024 zullen worden verschoven "om zich nauwkeuriger aan te passen aan de seizoensbehoeften". Met het oog op deze veranderingen, "EasyJet zal geen leveringen ontvangen in 2021, dan acht leveringen in 2022, zeven in 2023 en 18 in 2024," zei de luchtvaartmaatschappij, met de opmerking dat "**het totale aantal bestelde Airbus A320neo-familievliegtuigen ongewijzigd blijft**" (...).

Om de historische luchtvaartcrisis te overleven heeft EasyJet de afgelopen maanden zijn kaspositie aanzienlijk versterkt door de verkoop van vliegtuigen, een kapitaalverhoging, een lening van de Britse overheid en een herstructurering met de eliminatie van maximaal 4.500 posities, oftewel bijna een derde van het personeelsbestand.

***Mijn commentaar:** Het is moeilijk te voorspellen hoe en wanneer het luchtverkeer weer zal aantrekken. Alle luchtvaartmaatschappijen zijn in onderhandeling met de fabrikanten om hun vliegtuigorders uit te stellen.*

### > **Tours Airport: Ryanair-subsidies verlaagd**

(bron La nouvelle république) 22 december - Emmanuel Denis is het ermee eens: zijn verrassende ontslag uit het presidentschap van de gezamenlijke vakbond van de luchthaven afgelopen donderdag "is lang niet uitgedacht". De burgemeester van Tours ving de vlieg zichtbaar op toen andere gekozen functionarissen van de Smadait hem ervan beschuldigden zijn eigen rol te spelen door (zonder overleg) de sluiting van de lijnen van Marseille en Marrakech aan te kondigen. "Ik wilde een straatsteen in de vijver gooien," zei hij. Het was erg slecht voor hem. In 72 uur tijd werd de gekozen vertegenwoordiger van de ecooloog door zijn partners serieus opnieuw ingelijst, die hem eraan herinnerden dat hij geen vrij spel had, vooral binnen de metropool.

Ondanks alles wil Emmanuel Denis positief zijn: "Door deze episode is

iedereen zich bewust geworden van de inzet en de beperkingen van deze kwestie, die veel overheidsgeld betreft. We hebben geruild zoals het tot nu toe niet het geval was", is hij blij te kunnen zeggen.

Vandaag de dag is **de burgemeester van Tours** niet meer verantwoordelijk voor de Smadait, maar hij is van plan om betrokken te blijven bij een dossier dat hij de afgelopen maanden onder de loep heeft genomen. Meer dan ooit **pleit hij voor een "deugdzame exploitatie" van de luchthaven, dat wil zeggen een vermindering van de kosten en de aan Ryanair toegekende subsidies.**

De economische situatie werkt in zijn voordeel. **De komende zes maanden zal Smadait een groot deel van haar betalingen aan de lagekostenmaatschappij** voor de routes die momenteel stil liggen vanwege de gezondheids crisis (alleen de route naar Porto wordt geëxploiteerd) **opschorten.**

**Deze besparing (1 miljoen euro) zal het mogelijk maken een deel van de extra uitgaven te financieren die voortvloeien uit het vertrek van het leger en de oprichting van een brandweerdienst in het kader van** een nieuwe Europese certificering.

Op de langere termijn wil Emmanuel Denis de lijn van Marseille (die in het voorjaar weer open zou kunnen gaan) niet in twijfel trekken in naam van de ecologische transitie en de concurrentie met het spoor. Over dit specifieke onderwerp lijken de meningen te convergeren. **"Er moet een nieuw economisch model worden ontwikkeld voor deze luchthaven . Ryanair is geen model voor de toekomst,"** zei de nieuwe burgemeester van Tours, die duidelijk van plan is om zijn verkiezingsbeloften na te komen.

***Mijn opmerking:** Het is onmogelijk om het exacte bedrag van de door Ryanair ontvangen subsidies te kennen, aangezien deze niet in de boekhouding van Ryanair Holding voorkomen. Volgens een onderzoek van de APNA worden zij betaald aan lege vennootschappen die gevestigd zijn in belastingparadijzen in Europa (Jersey, Isle of Man). Deze subsidies zouden 25% van de omzet van Ryanair vertegenwoordigen.*

*Wanneer gerechtelijke stappen tegen deze praktijken worden ondernomen, is Ryanair veroordeeld om de ontvangen bedragen terug te betalen. In Frankrijk heeft de Europese Commissie de luchthavens van Montpellier, Nîmes, Pau en Angoulême aangewezen.*

*Afgelopen november hebben Jean-Baptiste Djebbari (Frans minister*

van Vervoer) en Karima Delli (voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement) de oneerlijke concurrentie van goedkope luchtvaartmaatschappijen aan de kaak gesteld.

Zullen ze de aanpak van de burgemeester van Tours steunen?

## > De grote moeilijkheden van AirAsia X kunnen Airbus veel geld kosten...

(bron Boursier com) 22 december - **Airbus** heeft de ongekende crisis in de luchtvaartindustrie tot nu toe vrij goed aangepakt. Met name de luchtvaartgigant is erin geslaagd om het aantal annuleringen van orders te beperken, in tegenstelling tot zijn grote concurrent Boeing. Maar het kan wat moeilijker worden, vooral in Maleisië, waar de grote moeilijkheden van AirAsia X veel geld kunnen kosten. De Europese vliegtuigfabrikant **zou het risico lopen meer dan 5 miljard dollar aan vliegtuigorders te verliezen als het financiële herstructureringsplan van de goedkope luchtvaartmaatschappij zou worden uitgevoerd.** Volgens een door 'Reuters' verkregen rechtbankdocument **heeft Airbus zich aangesloten bij een dozijn schuldeisers die het plan van Air Asia X aanvechten. (...)**

De luchtvaartmaatschappij heeft onlangs aangegeven dat zij zich met haar schuldeisers zal blijven inzetten om de bezorgdheid weg te nemen, en heeft daaraan toegevoegd: "het alternatief voor het plan is een liquidatie van de luchtvaartmaatschappij zonder enige teruggave aan de schuldeisers". In een bevestigde verklaring van 17 december die door Reuters wordt gezien, onthulde de Lucht Azië X naar verluidt dat het Airbus Ringgit 48.71 miljard (\$12 miljard), met inbegrip van prebetalingen voor de aankoop van 118 vliegtuigen verschuldigd was.

**Vliegtuigverhuurder BOC Aviation Limited is ook gekant tegen het door de Aziatische maatschappij beoogde herstructureringsplan en noemt de operatie "oneerlijk" omdat 99,7% van de vorderingen wordt geannuleerd zonder dat de schuldeisers een aandeel in het kapitaal krijgen.** BOC, dat in mei een van de belangrijkste aandeelhouders van Norwegian Air is geworden nadat het met andere schuldeisers was overeengekomen de schuld om te zetten in eigen vermogen, heeft ook vraagtekens geplaatst bij de berekeningen van de schuld van AAX, aangezien het grootste deel van het bedrag gekoppeld is aan orders voor Airbus-vliegtuigen die niet zijn geleverd. "De verbintenissen tot aankoop van vliegtuigen kunnen niet worden beschouwd als een nauwkeurige beoordeling van de geaccumuleerde en gekristalliseerde schuld", aldus een kaderlid van de groep. **Het herstructureringsplan moet echter worden goedgekeurd door de schuldeisers die ten minste**



**75% van de totale waarde van de schuld in handen hebben. Echter, Airbus alleen zou bijna 75% van de totale schuld bezitten, wat relatief weinig gewicht zou geven aan de andere geldschieters (...)**

***Mijn commentaar:** AirAsia X is een dochteronderneming van AirAsia, gevestigd in Kuala Lumpur, Maleisië.*

*AirAsia X is een goedkope luchtvaartmaatschappij. Net als de Noor heeft het moeite om zijn langeafstandsroutes rendabel te maken.*

## **> EU-luchthavenslotplan veroorzaakt brand in de industrie**

(bron Reuters, vertaald met DeepL) 16 december - Een EU-plan om de concurrentie voor slots op luchthavens volgend jaar te herstellen heeft kritiek gekregen van grote luchtvaartmaatschappijen, die hebben gewaarschuwd dat het zou kunnen leiden tot een terugkeer van lege "spookvluchten".

De opschorting van de regels voor start- en landingsrechten op drukke luchthavens, die aan het begin van de COVID-19-pandemie werd ingevoerd, is controversiëler geworden. Low-cost-luchtvaartmaatschappijen willen graag terug naar de normale regels die voorschrijven dat de houders 80% van hun slots moeten gebruiken of een deel ervan moeten afstaan aan hun rivalen.

**Het voorstel van de Europese Commissie heeft tot doel de "use-it-or-lose-it"-regel opnieuw in te voeren voor het noordelijke zomerseizoen, dat in maart 2021 begint, maar met een lagere drempel van 40%.**

Volgens Adina Valean, lid van de Commissie bevoegd voor vervoer, **zou het op woensdag aangekondigde plan "een evenwicht vinden" tussen eerlijke concurrentie en verlichting voor de luchtvaartmaatschappijen die door de crisis in het luchtvervoer zijn getroffen.**

"Het effect van de huidige vrijstelling is dat de concurrentie wordt bevroren op het niveau van 2019 zonder dat de capaciteit effectief hoeft te worden gebruikt", aldus het voorstel, dat voor het eerst door Reuters is gemeld. "Het is tijd om een weg terug te vinden naar de normale toepassing van de use-it-or-lose-it-regel".

Maar groepen uit de luchtvaartindustrie onder leiding van de luchtvaartmaatschappij **IATA zeiden dat het EU-plan "de omvang van de aanhoudende crisis in het luchtvervoer niet voldoende aanpakt"** en riepen de regeringen en de leden van het Europees Parlement op

om in te grijpen.

**Indien onveranderd gelaten, kon het „luchtvaartlijnen dwingen om „spookvluchten” in werking te stellen,”** zij zeiden in een verklaring.

Voorafgaand aan de ontheffing vlogen sommige luchtvaartmaatschappijen leeg om te voorkomen dat ze slots zouden verliezen, wat tot verontwaardiging leidde onder milieuactivisten en het grote publiek.

De IATA en de ACI-groep van luchthavens hadden een regeling voorgesteld die het de luchtvaartmaatschappijen mogelijk maakt om tijdelijk overtollige slots op te geven en slechts 50% van de slots die zij in hun bezit hebben te gebruiken, zonder het volgende jaar hun rechten te verliezen.

***Mijn commentaar:*** *Op drukke luchthavens (bijvoorbeeld Orly en Schiphol) hebben luchtvaartmaatschappijen slots om op te stijgen of te landen. Om ze van het ene op het andere jaar te houden, zijn ze normaal gesproken verplicht om ze voor 80% te bedienen.*

*Vanwege de pandemie is deze regel opgeschort voor het zomerseizoen 2020 en het winterseizoen 2021.*

*Voor het volgende zomerseizoen 2021 stelt de luchtvaartindustrie voor:*  
- *Luchtvaartmaatschappijen die begin februari een volledige reeks slots opgeven, mogen hun exploitatierechten op deze slots in de zomer van 2022 behouden.*

- *Een lagere exploitatiedrempel voor het behoud van slots voor het volgende seizoen. Onder normale industriële omstandigheden is de drempelwaarde vastgesteld op 80-20. De World Airports Slot Council (WASB) beveelt aan dat het 50/50 is voor het zomerseizoen 2021.*

- *Een duidelijke definitie van aanvaardbaar niet-gebruik van een slot. Bijvoorbeeld overmacht als gevolg van kortstondige grenssluitingen of door regeringen opgelegde quarantainemaatregelen.*

*De commissaris voor vervoer van de Europese Unie stelt een bedrijfsdrempel van 60-40 voor, die onder de wens van de bedrijven ligt.*

*Het is waarschijnlijk dat tegen maart (het begin van het zomerseizoen) de ontwikkeling van de gezondheids crisis het ontstaan van een compromis zal bevorderen.*

> **Bonus artikel**

> **Breng de eerste helft van het jaar door en ga dan weer**

## aan het werk...

(bron: Le Journal de l'Aviation) 22 december. - Laten we het een jaar geleden niet vergeten. 2019 was een relatief goed jaar voor de luchtvaart, hoewel het verstoord werd door de handelsspanningen tussen de Verenigde Staten en China, het aan de grond houden van de Boeing 737 MAX en, in Frankrijk, het verdwijnen van twee luchtvaartmaatschappijen. Op dat moment beloofde 2020 in alle opzichten beter te worden: een wapenstilstand in de handelsspanningen begon terwijl de brandstofprijzen laag bleven, en het IMF zag de dreiging van een recessie wegzakken.

En dan...

Recessie, de wereld zit er middenin - met de opmerkelijke uitzondering van China, waar alles begon. Een jaar later is de hele luchtvaartsector verwoest en valt hij tientallen jaren terug nadat hij de ergste crisis in zijn geschiedenis heeft doorgemaakt. De productiecijfers van vliegtuigfabrikanten en hun onderaannemers zijn gehalveerd, luchtvaartmaatschappijen krijgen een vliegverbod en overleven dankzij dezelfde staatssteun die zij vroeger aan de kaak stelden bij bepaalde concurrenten en/of dankzij het vrachtvervoer, dat na maanden van achteruitgang een onwaarschijnlijke reddingslijn bleek te zijn. De mondialisering is echter niet gestopt, en dat is nog lang niet het geval. De Global Connectivity Index van DHL laat een dramatisch herstel van de wereldeconomie zien. "De stroom van mensen in 2020 is historisch gezien verminderd als gevolg van opsluiting en reisbeperkingen. Alle andere soorten stromen - handel, kapitaal en informatie - zijn echter op een verrassend hoog niveau gebleven. De internationale handel herstelde zich sterk na een sterke daling aan het begin van de pandemie.

"Zou 2021 dan onder betere omstandigheden opengaan? De beloften van de vaccins hebben de hele economie en het vrachtvervoer hoop gegeven om de cruciale rol ervan te bevestigen, door te laten zien dat het de distributie ervan in goede banen kan leiden en er tegelijkertijd voor te zorgen dat de internationale handel, die zo essentieel is voor de economie, in stand wordt gehouden.

Maar zoals iedereen weet, belooft dit jaar weer een uitdagend jaar te worden. Het zal tijd kosten om deze beroemde vaccins op grote schaal te verspreiden en om de pandemie terug te dringen. Het verschijnen van mutaties die in het Verenigd Koninkrijk en Zuid-Afrika als besmettelijker worden beschouwd, heeft eens te meer aangetoond dat de regeringen zonder overleg reageren, waardoor de vooruitzichten op harmonisatie van de gezondheidsprocedures en dus op een snelle hervatting van de passagiersvluchten afnemen.

Luchtvaartmaatschappijen lopen dus het risico nog een paar maanden

een skeletnetwerk in stand te houden, al was het maar om het verstrijken van de overheidssteun, de moratoria en de explosie van hun schuld te overleven. En de industrie als geheel zou dus nog een tijdje op de grond kunnen blijven staan om de wereldeconomie te zien heropleven van Zoom.

**Als er deze keer geen feestje komt, kunnen we met het nieuwe jaar in ieder geval een psychologische lijn trekken onder 2020, wanneer de luchtvaart de bodem heeft bereikt.** We weten dat de opleving niet zal uitmonden in de eerste glimp van 2021, aangezien dit nieuwe jaar zich zal openstellen voor landen met een beperkt grondgebied en dit symbool van een Verenigd Koninkrijk dat nog nooit zo geïsoleerd is geweest, afgesneden van Europa door de Brexit en de wereld door de Covid. Maar **de terugkeer van de zomer zal ook symbolisch zijn en zou de sector eindelijk in staat moeten stellen zijn wederopstanding te beginnen in een beter gecontroleerde sanitaire omgeving en populaties die graag uit hun opsluiting willen komen.**

## *Einde persoverzicht*

### > **Advies voor werknemers- en oud-werknemersaandeelhouders**

In januari ontvangt u verklaringen van Natixis en/of Société Générale. Standaard worden deze overzichten per post verzonden.

U vindt op mijn website

<http://navigaction.com/Vous/Vendre%20acheter.htm> hoe u toegang krijgt tot de websites van de managers.

Om te voorkomen dat u bij elke adreswijziging uw contactgegevens vergeet te wijzigen, **adviseer ik u een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie ontvangen van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar heeft gekocht.

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

**Het aandeel Air France-KLM staat bij** het sluiten van de beurs op maandag 28 december op **5.016 euro**. Het is +11,59% gestegen over een week. De heropening van de vluchten naar Groot-Brittannië en de aankondiging van een akkoord over Brexit liggen aan de basis van deze stijging.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

**Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,10 euro**. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

**Het vat Brent olie (Noordzee) is stabiel op \$51**. Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin is de prijs met \$12 (+30%) gestegen.

Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 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**

Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en het UNPNC.

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](#). 10786 mensen ontvangen dit persoverzicht live