



## I Brief van de Directeur Air France-KLM

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

Nr. 730, 18 november 2019.

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 gisteren.](#) 

### *De pers recensie van maandag....*

#### > **Air France - KLM: +1,6% passagiersverkeer in oktober ondanks de daling van Transavia's daling**

(bron actu-aero) 14 november - Met 9,2 miljoen vervoerde passagiers in **oktober 2019 registreerde de groep Air France-KLM een zeer lichte daling (0,1%) van het aantal passagiers**, wat overeenkomt met een toename van 1,6% van het verkeer (m PKT) in vergelijking met oktober 2018. De **totale bezettingsgraad voor de** bedrijven van de Frans-Nederlandse groep is vorige maand met 0,5% gestegen tot **88%**. Na enkele maanden van opwaartse druk is de **groei van Transavia, de lagekostendochter van de groep, in oktober ingestort met 1,5 miljoen passagiers (-3,4%)**, wat vooral overeenkomt met de daling van de aangeboden capaciteit met -1,2% over de maand, voor een bezettingsgraad van 92% (-0,3 punten). In totaal worden sinds begin 2019 in totaal 14,84 miljoen passagiers vervoerd door Transavia (+5,6% ten opzichte van dezelfde periode in 2018). (...)

Het aantal passagiers dat Air France, KLM en HOP! sinds begin 2019 in totaal 73,9 miljoen passagiers vervoeren, een stijging van 2,5%.

**De vrachtactiviteit van de groep is in oktober sterk gedaald (-7,2%) in vergelijking met oktober 2018, met 735 tonkilometer vervoerde goederen, voor een beladingsgraad van 58,5%. Sinds begin 2019 bedraagt het totaal van de vrachtactiviteit 6994 vervoerde tonkilometers**

(-1,9%).

**Mijn opmerking:** De bewering dat Transavia's groei instort, is zeer overdreven.

De lagekostenluchtvaartmaatschappij van de Air France-KLM-groep beschikt over 79 vliegtuigen. Een capaciteitsvermindering van 1,2% betekent slechts één vliegtuig minder in gebruik.

### > **Pieter Elbers, CEO van KLM: Gelijke kansen zijn cruciaal.**

(bron: Telegraaf vertaald met Deepl com) 13 november - **Pieter Elbers**, CEO van KLM, **vertelde** dinsdagavond op de economische conferentie van het Elsevier Weekblad dat Europese en mondiale wet- en regelgeving noodzakelijk zijn voor de toekomst van het bedrijf. **"We zullen onze concurrentiepositie snel verliezen als de regels van het spel niet gelijk zijn.** De voordelen van de luchtvaart zijn gering. De „luchtvaart betaalt heel wat belastingen en betaalt voor zijn eigen infrastructuur," zei M. Elbers.

Vorige week werd bekend dat staatssecretaris Snel (Financiën) steun kreeg van negen landen voor de invoering van de vliegbelasting. Als dit plan niet wordt uitgevoerd, zal Nederland in 2021 een eigen vliegbelasting invoeren, die de luchtvaartsector enkele duizenden banen zal kosten. (...)

**De heer Elbers riep op tot meer actie op Europees en mondiaal niveau.** "We verspillen veel brandstof om omwegen te maken.... Als we het Europese luchtruim efficiënter zouden gebruiken, zou dat een groot verschil maken in tijd en geld. We moeten ook samenwerken op het gebied van onderzoek en ontwikkeling".

Volgens de CEO van KLM is het stoppen van het luchtverkeer geen realistisch scenario en zeker niet economisch realistisch. "Het gaat om het samen vinden van duurzame oplossingen, op wereldschaal", zegt Elbers. "We kunnen niet vertrouwen op minerale bronnen. Onze economie is gebaseerd op handel, en de luchtvaart maakt deel uit van deze logica."

**De CEO van KLM ziet de toegevoegde waarde van het werken met Air France**, zei hij gisteravond. Het afgelopen jaar zijn er regelmatig spanningen geweest tussen KLM en Ben Smith, CEO van de Parijse holdingmaatschappij, over onder andere de vernieuwing van het mandaat van Elbers. **"Als we willen deelnemen aan het luchtvaartspel, moeten we een bepaalde grootte hebben. We moeten de dingen intern goed organiseren."**

**Mijn commentaar:** De drie CEO's van Air France-KLM, KLM en Air France delen dezelfde visie: om de ecologische impact van de luchtvaart te verminderen, moeten beslissingen op wereldschaal worden genomen.

Er moeten twee belangrijke wegen worden verkend:

. het compenseren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met acties die een onmiddellijk effect hebben,

. onderzoek en ontwikkeling van een schone brandstof.

## > Transavia Nederland: een flexibele reactie op de marktontwikkelingen

(bron: Luchtvaartnieuws Magazine vertaald met Deepl com) 13 november - Transavia is een van de drie sterke merken van Air France-KLM. De luchtvaartmaatschappij heeft een sterke reputatie in Nederland en Frankrijk en wil de komende jaren verder groeien. "In de afgelopen jaren is ons bedrijf uitgegroeid tot een flexibele organisatie die snel kan reageren op veranderingen in de markt", legt Petra de Ruiter, Chief Operating Officer, uit. (...)

Het Franse zusterbedrijf **Transavia France zal de komende jaren kunnen uitbreiden dankzij** een overeenkomst tussen Air France en de pilotenbond SNPL, maar **Transavia heeft deze luxe niet in Nederland.** "De situatie tussen de twee Transavia's is heel anders", zegt De Ruiter. In Frankrijk gebruikt Air France-KLM Transavia om een nationaal antwoord te geven op easyJet en Ryanair, terwijl Transavia al jaren het vakantie- en budgetbedrijf in Nederland is. "We hebben de afgelopen jaren ongelooflijke resultaten bereikt. Dit is vrij goed, gezien de **beperkte beschikbaarheid van slots op luchthavens als Schiphol, Rotterdam en Eindhoven.** »

**Ongebreidelde groei is dan ook geen onderdeel van de strategie in Nederland.** (...) De laatste jaren is Transavia steeds minder afhankelijk geworden van touroperators om haar vliegtuigen te vullen, zodat lijnvluchten de oude chartervluchten hebben vervangen door lijnvluchten en Transavia haar eigen routes heeft kunnen ontwikkelen. (...)

"Soms is er moed en ondernemingsgeest voor nodig om opvallende bestemmingen als Amman of Beiroet te exploiteren. We zijn altijd op zoek naar interessante mogelijkheden in de markt en dat vertaalt zich in unieke routes in dit geval." IJsland was ook een geweldige aanvulling op het netwerk. "Toen WOW Air verdween, veranderden we heel snel en voegden we Reykjavik toe aan het vluchtschema. Een goed

voorbeeld van de flexibiliteit die **onze organisatie** biedt, waardoor **we snel kunnen reageren op de marktomstandigheden.** " . (...)

In het kader van duurzame ontwikkeling **wil Transavia ook investeren in nieuwe vliegtuigen.** Het lijkt slechts een kwestie van tijd voordat een bestelling voor de Boeing 737 MAX wordt geplaatst. "We zullen echter niet tekenen totdat de beveiliging van het type is bewezen. Volgens De Ruiters is het volgens De Ruiters zinvol om, zodra het type weer veilig is verklaard door de Amerikaanse en Europese luchtvaartautoriteiten, de MAX 10, die plaats biedt aan ongeveer 200 passagiers, veel meer dan de Boeing 737-800, te kopen. Voor Transavia betekent dit dat er meer passagiers per vlucht kunnen worden ondergebracht, waardoor de weinige slots op Schiphol, Eindhoven en Rotterdam optimaal kunnen worden benut. (...)

De oudste Boeing 737 van de huidige vloot is meer dan twintig jaar oud en kan jaren meegaan, maar de nieuwe 737 MAX biedt aanzienlijke voordelen. Hij kan niet alleen meer passagiers vervoeren, maar is ook veel zuiniger en stiller. "Goed voor ons en goed voor het milieu."

**Door gebruik te maken van stillere vliegtuigen hoopt Transavia goedkoper te kunnen vliegen, want Schiphol biedt de stilste categorie vliegtuigen een korting op de luchthavengelden.** "Helaas zijn we nog niet in staat om er misbruik van te maken."

***Mijn opmerking:** De twee Transavia's (Frankrijk en Nederland) hebben hetzelfde probleem als Ryanair: hun ontwikkeling zal afhangen van de mogelijke terugkeer van de B737 Max.*

**> De voordelen van easyJet worden ondermijnd door de chaos van Brexit.**

(bron: The Sunday Times vertaald met Deepl.com) 14 november - **Johan Lundgren, de baas van easyJet, waarschuwt investeerders dat een tragere capaciteitsgroei te verwachten is** als hij deze week een uitdagend jaar meldt. **Het zou ook zijn vakantiebedrijf weer op gang moeten brengen om te profiteren van de ineenstorting van Thomas Cook en de Vorst, en van de dalende winsten.**

De onzekerheid van Brexit heeft de vraag van de op een na grootste luchtvaartmaatschappij in Europa beïnvloed, wat van invloed is op de "unit revenue", een maatstaf voor het vulniveau van de vliegtuigen en de inkomsten per stoel. De luchtvaartmaatschappij, die in 1995 is opgericht door Sir Stelios Haji-

Ioannou, zal naar verwachting aankondigen dat haar bezettingsgraad eind september met 1,4 procentpunt is gedaald tot 91,5%, terwijl de inkomsten per zetel met 2,7% zijn gedaald. De **jaarresultaten, die dinsdag worden verwacht, zullen naar verwachting een daling van de winst voor belastingen laten zien van ongeveer 26% tot £430 miljoen.**

De luchtvaartmaatschappijen worden geconfronteerd met Brexit's onzekerheid en voorzichtigheid van de consument. De mislukking van Thomas Cook eind september volgde op de verdwijning van Air Berlin en Monarch twee jaar eerder. (...)

**Geconfronteerd met een zwakkere vraag** verminderen luchtvaartmaatschappijen hun groei na jaren van snelle expansie. De eigenaar van British Airways, IAG, heeft onlangs verklaard dat de verwachte groei in de komende drie jaar met de helft zal worden verminderd. **EasyJet verklaarde ook dat het zijn capaciteit in een langzamer tempo zou verhogen. (...)**

Investeerders zijn benieuwd naar de trend in boekingen voor volgend jaar, die Lundgren, de voormalige plaatsvervangend commandant van touroperator Tui, met de uitbreiding van haar vakantieactiviteiten wil stimuleren. Hoewel easyJet al lange tijd vakantie verkoopt, hebben ze meestal een lagere prioriteit dan vluchten en overtuigen ze passagiers om meer uit te geven aan tickets. De **uitbreiding van de vakantie moet resulteren in een sterke reclamepush, een nieuwe website en een aanzienlijk gebruik van klantgegevens, waarbij easyJet probeert om zowel aan klanten als vluchten aangepaste pakketten te verkopen. (...)**

***Mijn opmerking:** Om een "vakantie"-activiteit te ontwikkelen heeft easyJet een aantal voordelen.*

*Het maakt deel uit van een groep (easyGroup) met een kleine expertise in de hotelsector (easyHotel) en in het wegvervoer (easyBus).*

*Zal dit voldoende zijn om een service te bieden die vergelijkbaar is met die van Thomas Cook's?*

**> De toekomst van Alitalia is nog steeds afhankelijk van Delta of Lufthansa als industriële partner.**

(bron Les Échos) 13 november - Alitalia's herstel lijkt steeds meer op dat van Brexit. De **Italiaanse regering heeft de termijn voor het uitbrengen van een definitief overnamebod al zeven keer uitgesteld. De volgende is op 21 november en een achtste uitstel is niet**

**uitgesloten.** De redding van de nationale luchtvaartmaatschappij blijft haperen. Twee en een half jaar na de plaatsing onder buitengewoon bewind en de toekenning van een overbruggingskrediet van 1,3 miljard euro door de Staat **blijft de toekomst van de publieke groep onzeker. Zij wordt geschorst namens de luchtvaartgroep die waarschijnlijk een belang zal verwerven in het nieuwe Alitalia**, Ferrovie dello Stato (FS), de openbare spoorwegmaatschappij en Atlantia. (...) Het zou Delta Airlines moeten zijn, die 10% van de aandelen in handen zou hebben. (...)

Maar negen dagen voor de nieuwe termijn heeft de Amerikaanse luchtvaartgroep Ansa opnieuw bevestigd dat haar investering beperkt zal blijven tot 100 miljoen euro, terwijl er bij haar op wordt aangedrongen haar participatie te verhogen. (...)

De minister van Economie, Roberto Gualtieri, houdt de druk op de ketel door te bevestigen dat de toekomst van het Italiaanse bedrijf afhangt van een "geloofwaardig industrieel plan dat Alitalia eindelijk in staat zal stellen zich te herstarten met een nieuw consortium". Hij voegde eraan toe dat Italië "een strategisch land is vanuit het oogpunt van toerisme en handel, en dat het belangrijk is om een belangrijke mondiale speler te hebben in de structuur van de samenleving".

Als Delta dat niet doet, **kan het de Duitse Lufthansa zijn, die bereid is tussen 150 en 200 miljoen euro te investeren om een aandeel in het nieuwe Alitalia te verwerven.** Hij toonde niet alleen interesse in een commercieel partnerschap, maar ook in het nemen van een belang in zijn Italiaanse rivaal. Maar niet onder alle omstandigheden: naast de zeggenschap over het bestuur, zal het **ten koste gaan van een tot 75 vliegtuigen gereduceerde vloot en een vermindering van de bemanningskosten met een verlies van tussen de 5.000 en 6.000 banen.** Om onaangename verrassingen te voorkomen, moet er vóór de ondertekening een "preventieve" overeenkomst met de vakbonden worden gesloten.

Het FS-plan met mogelijk **Delta voorziet in een vloot van 103 vliegtuigen en "slechts" 2.500 ontslagen.** Een basis voor onderhandelingen die dicht bij de door Atlantia gewenste basis ligt met het voorstel van 97 vliegtuigen en een vermindering van 2.800 banen. "Het spel is niet gemakkelijk", aldus FS baas Gianfranco Battisti, "we kennen de plannen van Delta, we zijn er al een jaar mee bezig. We zullen het aanbod van Lufthansa zien en **we zullen de beste oplossing kiezen. We hopen in maart 2020 te kunnen afronden.** »

In afwachting van de uitvoering van deze herstructurering om een

hypothetisch herstel van de rentabiliteit te waarborgen, bedroeg de kaspositie van Alitalia per 31 oktober 315 miljoen euro. Het bedrijf verliest bijna 1 miljoen euro per dag.

**Mijn opmerking:** Alitalia's lot is nog steeds niet geregeld. Wat blijft er over van dit bedrijf in maart 2020, de nieuwe deadline voor de keuze van de kopers?

## > 50 A350 voor Emiraten, een trompe-l'oeil bestelling voor Airbus.

(bron Uitdagingen) 18 november - Op het eerste gezicht is dit de eerste grote klap van de Dubai Air Show, die op 17 november vijf dagen lang haar deuren opende. Zodra de tweede dag van de show werd geopend, kreeg de **Emiratenreus een grote klap te verwerken door de bestelling van Airbus voor 50 langeafstands A350-900's aan te kondigen**, die vanaf mei 2023 zal worden geleverd. (...)

Voor Airbus is dit bevel duidelijk goed nieuws. (...) Het is een verhoging van de **in februari jl.**

aangekondigde volgorde. Destijds **had Emirates een order voor 39 A380's geannuleerd**, waarmee het einde van het gigantische vliegtuigprogramma in zicht kwam. **Maar de reus van Dubai had zich ertoe verbonden om ter compensatie 30 A350-900's en 40 A330-900's**, de grootste versie van de nieuwe A330neo, te **bestellen**. De uiteindelijke order voor de A350's stijgt dus van 30 naar 50 eenheden, waardoor het totaal aan langeafstandsbestellingen van Airbus bij 53 luchtvaartmaatschappijen op 963 eenheden komt.

Maar er is een probleem, en van belang: als de A350-controle gespieerd is, is de **A330neo-controle buiten werking gesteld**. (...) Emiraten hebben het vliegtuig laten vallen, **waarschijnlijk mede door de moeilijkheden van de Britse motorfabrikant Rolls-Royce over de prestaties en productie van de Trent 7000-motor**. Met Emirates is het de op een na grootste klant van het vliegtuig, na AirAsiaX (66 eenheden), maar voor de Amerikaanse Delta (35 eenheden), die wegloopt. Dit is een grote klap voor Airbus, die er moeite mee heeft om deze vernieuwde versie van de langeafstands A330 het commerciële succes te maken waar het van droomt. Vijf jaar na zijn lancering op het Autosalon van Farnborough 2014 heeft de A330neo een maximum van 272 bestellingen bereikt, waarvan slechts 10 voor de kleinere A330-800 versie. (...) Het

zou verkeerd zijn (...) om **de Grote Drie van de Golf te** snel te begraven. Hoewel ze in de minderheid zijn door jonge Aziatische wolven zoals Indigo of Air Asia (zie grafiek), **vormen ze nog steeds een essentieel onderdeel van de langeafstandsbestellingen**



van Airbus en Boeing, het meest winstgevend segment voor vliegtuigfabrikanten. Zij zijn goed voor **twee derde van de 326 bestellingen voor de nieuwe 777X langeafstandsvliegtuigen van Boeing en meer dan de helft van die voor de A350-1000, de grootste versie van de Airbus A350.** (...)

***Mijn opmerking:** meer dan de helft van de langeafstandsbestellingen van Airbus en Boeing zijn voor de drie Golf-luchtvaartmaatschappijen, Emirates Airlines, Qatar Airways en Etihad Airways.*

*Dit verklaart de moeilijkheden die Europa en de Verenigde Staten ondervinden bij het dwingen van de Golflanden om de mededingingsregels na te leven.*

### > **De F.A.A. weerstaat de druk om de 737 Max. 737 opnieuw te starten.**

(bron The New York Times International vertaald met Deepl com) 18 November 18 - Aangezien **Boeing's** 737 Max aan de grond houden zijn achtste maand ingaat, heeft het bedrijf gelobbyd bij de Amerikaanse Federal Aviation Administration (F.A.A.A.) om de goedkeuring te bespoedigen van een patch die nodig is om het vliegtuig weer in gebruik te nemen. Voordat de Max weer mag vliegen, moet de FAA nieuwe software testen met piloten in vluchtsimulators. Boeing heeft publiekelijk aangegeven dat het vliegtuig al in december goedkeuring kon krijgen en **heeft er bij de FAA op aangedrongen om met deze tests te beginnen, ook al heeft het agentschap de software niet volledig goedgekeurd.**

**FAA-ingenieurs verzetten zich tegen deze druk, met het argument dat het geen zin heeft om de reacties van piloten op een systeem dat later kan veranderen, te beoordelen.** (....)

Spanningen over het goedkeuringsproces verschenen op vrijdag toen Stephen Dickson, het **hoofd van de FAA, een video uitbracht waarin hij er bij uitzendkrachten op aandrong om zorgvuldig te overleggen terwijl hij de Max.** (....)

"Ik steun wat u doet om vliegtuigen zeer zorgvuldig te onderzoeken en ik steun de tijd die u nodig hebt om een grondig en weloverwogen proces van veilige terugkeer naar de dienst uit te voeren," aldus de heer Dickson in de video. "Dit wordt een rechtvaardige cultuur genoemd, die het oordeel van de werknemers en de vrijheid om moeilijke veiligheidsbeslissingen te nemen hoog in het vaandel heeft staan.

***Mijn opmerking:** In november 2018, een paar dagen na het eerste dodelijke ongeval van de B737 Max, lanceerde Boeing het MCAS*



*correctieprogramma.*

*Een jaar later zijn de tests van het nieuwe apparaat nog steeds niet afgerond.*

*Dit geeft een idee van de omvang van de werkzaamheden die Boeing moest ondernemen om de B737 Max te beveiligen.*

## > **Klimaat: om geld te besparen, overbelasten de luchtvaartmaatschappijen de vliegtuigen met brandstof**

(bron: Boursier com) 11 november - Winst ten koste van het klimaat.... De **Britse zender "BBC"**, die documenten heeft ontvangen van een voormalige medewerker van British Airways, heeft **een praktijk aan het licht gebracht die nog weinig bekend is bij de luchtvaartmaatschappijen**, maar die ernstige gevolgen voor het milieu zou hebben. **Het bestaat uit het vullen van de tanks met overtollige kerosine om te voorkomen dat hogere prijzen worden betaald voor het tanken op de luchthavens van bestemming.**

Uit een van de door het kanaal geraadpleegde documenten bleek bijvoorbeeld dat "een vlucht van British Airways in Italië bijna drie ton extra brandstof had vervoerd" om 40 pond (ongeveer 46 euro) te besparen. Maar deze "truc" zou meer dan 600 kg extra CO<sub>2</sub> in de atmosfeer hebben vrijgemaakt. (....)

Bovendien zou British Airways niet de enige onderneming zijn die deze praktijk zou gebruiken om geld te besparen. Volgens een rapport van de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart **besparen luchtvaartmaatschappijen wereldwijd 265 miljoen euro per jaar dankzij deze techniek in Europa, terwijl ze meer dan 901.000 ton extra CO<sub>2</sub> in de atmosfeer uitstoten.**

In antwoord op deze beschuldigingen **kondigde Willie Walsh, CEO van de moedermaatschappij van het Britse bedrijf, IAG (International Airlines Group), aan dat de groep een praktijkonderzoek zou uitvoeren.** Hij erkende ook dat deze methode "misschien niet de juiste weg is" vanuit milieuoogpunt, ondanks de financiële voordelen die ze biedt.

Gevraagd door de BBC over dit, de Greenpeace voorzitter zei de onthullingen waren "een klassiek voorbeeld van een bedrijf dat winst vóór de planeet". "We moeten de regelgeving aanscherpen om de uitstoot van vliegtuigen te beperken, want zolang er geld op het spel staat, zullen ze zo veel mogelijk vervuilen," voegde hij eraan toe.

**Mijn opmerking:** De in het artikel beschreven praktijk van het vervoer van dubbele kerosine is een direct gevolg van het gebrek aan harmonisatie van de regels die van toepassing zijn op luchtvaartmaatschappijen.

De luchtvaartsector is een mondiale sector, de regels moeten voor alle actoren dezelfde zijn. De effectiviteit van de strijd tegen de opwarming van de aarde hangt er vanaf.

## > **Compensatie voor vertragingen in de luchtvaart: Europese justitie heeft beslist**

(bron: L'Écho touristique) 29 oktober - **Sinds een Europese verordening in 2004 zijn de Europese luchtvaartmaatschappijen, afhankelijk van de afgelegde afstand, verplicht om passagiers bij een vertraging van meer dan drie uur terug te betalen.** De tekst voorziet dus in een compensatie van 250 euro voor vluchten van minder dan 1 500 km, 400 euro voor vluchten van 1 500 tot 3 500 km en 600 euro voor vluchten van meer dan 3 500 km.

Maar wat bewijst dat een passagier die aanspraak maakt op een compensatie heeft geprobeerd om in het vliegtuig te stappen? Het is mogelijk dat hij nooit is komen opdagen voor de check-in. In een arrest van donderdag heeft het Europese Hof van Justitie zich uitgesproken voor een easyJet-passagier. De laatste eiste compensatie van de lagekostenmaatschappij voor een vertraging van meer dan 3 uur op een vlucht Parijs-Venetië op 8 februari 2014.

**Voor easyJet is dit verzoek afhankelijk van de voorwaarde dat de klant haar instapkaart kan overleggen** "als bewijs van haar (zijn) aanwezigheid bij de check-in". De onderneming verwees met name naar een arrest van het Hof van Cassatie van 14 februari 2018, dat bepaalde dat de terugbetaling in geval van langdurige vertraging of annulering van een vlucht afhankelijk was van de mogelijkheid om dit document te verstrekken. (...)

**Op 24 oktober jongstleden heeft het Europees Hof van Justitie zich bij beschikking over de vraag uitgesproken**, omdat het antwoord op de gestelde vraag geen ruimte liet voor redelijke twijfel. Maar de uitspraak van het Europees Hof van Justitie is duidelijk. **Passagiers hoeven hun aanwezigheid bij het inchecken niet te bewijzen om de in Verordening (EG) nr. 261/2004 bedoelde compensatie te verkrijgen.** (...)

**Mijn opmerking:** deze uitspraak van het Europees Hof van Justitie werd met ongeduld afgewacht door klanten die schadevergoeding

eisten.

Afgelopen juli, de site *RetardVol.fr*, een specialist in luchtcompensatie, gerangschikt de luchtvaartmaatschappijen die de meeste respect voor het recht op compensatie.

De best gerangschikte luchtvaartmaatschappijen waren Tui Fly (8,8/10), French Bee (8,3/10), Air Caraïbes (7,3/10), Corsair (7,3/10) en EWA Air (7/10), voor Air France (6,8/10).

Met een score van 4/10 was easyJet een van de slechte bedrijven op dit gebied.

Ryanair van zijn kant behaalde 0,5/10, een van de slechtste bedrijven op deze ranglijst.

Onderaan de ranglijst: Iberia, Aigle Azur, Air Algérie en Air Antilles. Al deze bedrijven hebben 0/10!



## *Einde van het persoverzicht*

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

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website [referendum.interieur.gouv.fr](http://referendum.interieur.gouv.fr)

Op 18 november, toen de helft van de ondertekeningstermijn verstreken was, had de raadpleging 963.000 handtekeningen opgeleverd, of 20,41 % van de vereiste handtekeningen.

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

**De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 18 november 10,545 euro. Het is +2,70% hoger.** Na een daling van 4,37% als gevolg van de aankondiging van de (gemiddelde) kwartaalresultaten en het strategisch plan, is het aandeel weer gaan stijgen.

**De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,10 euro, een stijging na de bekendmaking van de resultaten over het derde kwartaal en de eerste negen maanden van het jaar.**

**Het vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel op 62 dollar.**

**Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.**

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

**U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van**

## de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

## Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

## | François Robardet...

### Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10227 mensen ontvangen deze persrecensie live