

Brussel, tegenhangers van de herkapitalisatie van Air France



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°801, 29 maart 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet correct 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

> **Overeenkomst in Brussel over de tegenprestaties voor de herkapitalisatie van Air France**

(bron Les Echos) 25 maart - Het luchtruim klaart eindelijk op voor Air France-KLM. **Na weken van soms gespannen onderhandelingen tussen vertegenwoordigers van de Franse regering en leden van de Europese Commissie is een akkoord bereikt over de door Brussel gestelde voorwaarden voor nieuwe Franse overheidssteun aan Air France.** En volgens onze informatie zouden de door het Directoraat-generaal Concurrentie geëiste tegenhangers uiteindelijk minder bezwarend zijn voor de onderneming dan in het Franse kamp kon worden gevreesd.

De details van deze overeenkomst zijn nog niet bekendgemaakt, aangezien de overeenkomst zelf nog niet door de Raad van Bestuur van Air France-KLM is bekrachtigd. Dit moet in de komende dagen gebeuren. Volgens verschillende bronnen hebben de Franse onderhandelaars echter bereikt dat de eisen van Brussel betreffende het aantal aan Parijs terug te geven luchthavenslots naar beneden zijn bijgesteld, hetgeen tot grote opschudding aan Franse zijde had geleid. Aanvankelijk **was de Commissie voornemens Air France en KLM dezelfde voorwaarden op te leggen als Lufthansa in juni jongstleden, in ruil voor het groene licht voor 6 miljard euro staatssteun.** De Duitse luchtvaartmaatschappij moest tot 24 slots per

dag opgeven op haar twee belangrijkste bases in Frankfurt en München, genoeg om haar concurrenten in staat te stellen er tot vier vliegtuigen te stationeren. Logischerwijs liepen Air France en KLM dus het gevaar een identiek aantal slots te moeten opgeven op Orly en Amsterdam-Schiphol, waar slots een zeldzaam en kostbaar goed zijn.

Maar de twee luchtvaartmaatschappijen, die niet rechtstreeks bij de onderhandelingen betrokken waren, voerden aan dat dezelfde voorwaarden die op Orly en Roissy worden opgelegd, verhoudingsgewijs grotere gevolgen zouden hebben. Het opgeven van 24 slots zou Air France en haar dochteronderneming Transavia France 7 % van haar capaciteit op Orly hebben ontnomen, hoewel de groep van plan is haar low-cost activiteiten daar te ontwikkelen.

Uiteindelijk zou Air France hebben verkregen minder slots op te geven. **Deze versoepelingen, alsmede andere punten van de overeenkomst die met name betrekking hebben op de voorwaarden voor de terugbetaling van steun en de blokkering van variabele aandelen voor hogere kaderleden, zouden echter het voorwerp hebben uitgemaakt van een heuse armworstelpartij.** Het Élysée is zelfs tussenbeide gekomen in de onderhandelingen, onder leiding van de teams van het Ministerie van Economische Zaken, zoals kanselier Merkel had gedaan voor Lufthansa.

Het herkapitalisatiedrama is echter nog niet voorbij. Terwijl de Franse regering een overeenkomst met Brussel heeft bereikt voor Air France, moet Nederland, waar net verkiezingen zijn gehouden en een nieuwe regering wordt gevormd, hetzelfde doen voor KLM. Bovendien moeten Frankrijk en Nederland het eens worden over de voorwaarden die aan het bestuur van de groep verbonden zijn. Evenals bij het eerste steunpakket kan **niet worden uitgesloten dat de herkapitalisatie van Air France en KLM vertraging oploopt.**

Als gevolg van recordverliezen en torenhoge schulden is het eigen vermogen van de ondernemingen volledig weggesmolten en moet de Air France-KLM groep het binnen een jaar absoluut opnieuw opbouwen, anders loopt zij het risico failliet te worden verklaard. De enige oplossing is een massale herkapitalisatie van Air France en KLM door hun belangrijkste aandeelhouders, de Franse en Nederlandse regeringen. Alleen al de groep Air France zou een herkapitalisatie van ten minste 5 miljard nodig hebben vóór de afsluiting van de rekeningen voor het jaar 2023. Dit geeft de Franse regering enige tijd om tot een akkoord te komen met haar Nederlandse tegenhangers.

Mijn commentaar: Een verduidelijking over Lufthansa: Duitsland heeft

6 miljard euro bijgedragen aan de herkapitalisatie van Lufthansa en een staatsgarantie van 3 miljard euro verleend voor een lening.

Anders zult u begrijpen dat het voor mij onmogelijk is om vandaag op dit onderwerp in te gaan. De beste persoon om erover te praten is de Franse Minister van Financiën. U kunt zijn recente interview hieronder vinden.

> Air France: "We staan op het punt een akkoord te bereiken met de Europese Commissie", zegt Bruno Le Maire

(bron Franceinfo) 29 maart - Volgens de minister van Economie en Financiën zijn de onderhandelingen met de Europese Commissie "nog niet volledig afgerond", maar staan ze op het punt dat te worden, terwijl de luchtvaartmaatschappij in 2020 7,1 miljard euro heeft verloren als gevolg van de gezondheids crisis.

"We staan op het punt een akkoord te bereiken met de Europese Commissie over het Air France-dossier," zei Bruno Le Maire, minister van Economie, Financiën en Herstel, op maandag 29 maart op Franceinfo.

De Europese Commissie wil tegenpartijen hebben bij het reddingsplan voor de luchtvaartmaatschappij, die zwaar getroffen is door de gezondheids crisis rond het coronavirus Covid-19. Air France-KLM verloor in 2020 7,1 miljard euro en heeft al massale overheidssteun ontvangen uit Parijs en Den Haag, meer dan 10 miljard euro, waarvan 7 miljard in directe leningen of gegarandeerd door de Franse staat, een aandeelhouder van 14,3%. De onderhandelingen met de Europese Commissie "zullen lang en moeizaam zijn geweest, zij zijn nog niet helemaal afgerond, maar zij staan op het punt te worden afgerond".

"De Europese Commissie zal dit besluit definitief moeten goedkeuren, het is een kwestie van dagen, en het zal moeten worden voorgelegd aan de raad van bestuur van Air France".

De gevraagde tegenprestaties zijn bedoeld om "een eerlijke concurrentie tussen Air France en de andere luchtvaartmaatschappijen in stand te houden". Maar "ik wilde niet dat de beslissingen die van Air France worden gevraagd deze grote nationale onderneming, die wij willen steunen, zouden verzwakken", verklaarde Bruno Le Maire. "We zijn op weg naar een regeling die eerlijk is, die Air France bescherming zal bieden, die onze belangen zal waarborgen in overeenstemming met het mededingingsrecht".

KLM nog steeds in conflict met Brussel

(bron DFT, vertaald met Deepl) 25 maart - **KLM blijft touwtrekken met de Europese Commissie over de offers die de luchtvaartmaatschappij moet brengen in ruil voor haar herkapitalisatie. De onderhandelingen verlopen moeizaam.**

Het ministerie van Financiën bevestigt aan De Telegraaf dat de Nederlandse staat nog geen akkoord heeft bereikt met Brussel over steun aan KLM.

(...)

In Den Haag zeggen ze dat de Fransen eerder tot een akkoord met de Europese Commissie konden komen. Air France zou in grotere nood verkeren dan KLM, zodat Nederland het zich volgens insiders kan veroorloven meer tijd te nemen om met Brussel te onderhandelen.

(...)

Om goedkeuring te krijgen voor een machtsconcentratie of overheidssteun is een offer nodig, een zogenaamde remedy. Verwacht wordt dat dit voor Nederland 1 miljard euro zal bedragen.

Vorig jaar werd een lening van deze omvang verstrekt. Deze som zou dan worden omgezet in een eeuwigdurende lening, zodat het bedrag aan het eigen vermogen zou worden toegevoegd.

Maar omdat de Europese Commissie dit als een vorm van staatssteun beschouwt, moeten er concessies worden gedaan. Dat zal met name gebeuren in de vorm van slots, zei minister Hoekstra van Financiën begin februari al voor de Tweede Kamer: "Die zullen in bijna alle gevallen deel uitmaken van het akkoord."

(...)

)De onderhandelingen worden door de lidstaten afzonderlijk gevoerd, bevestigen de betrokkenen. Ze worden beschreven als "moeilijk".

Aangezien Nederland minder steun verleent dan Frankrijk, willen zij een kleiner offer voor KLM.

(...) Het

personeel en de vakbonden van KLM zijn zeer bezorgd over de houding van Brussel.

(...)

Mijn commentaar: Net als bij de eerste steun die medio 2020 door de Franse en vervolgens de Nederlandse regering is verleend, kan niet worden uitgesloten dat de herkapitalisatie van Air France en KLM enige tijd op zich zal laten wachten, zonder dat dit de groep Air France-KLM schaadt.

Werknemers en politici tegen de sluiting van de Air

France-bases in Nice en Marseille

(bron France3) 25 maart - **De directie van Air France heeft deze zondag, 28 maart, aangekondigd dat zij haar bases in Toulouse, Marseille en Nice wil sluiten. Een aankondiging die niet goed valt bij de werknemers.** In totaal zouden 329 stewardessen en cabinepersoneel door deze herstructurering in de provincies worden getroffen, waarvan 130 in Marseille.

(...)

Gevraagd door AFP, bevestigde de directie van Air France dat zij "de sluiting van haar provinciale bases voor haar vliegtuigbemanningen als onderdeel van de herstructurering van haar binnenlandse netwerk" bestudeert.

Zij preciseerde dat "deze ontwikkeling het voorwerp moest zijn van voorafgaande besprekingen en onderhandelingen met de vakbonden en alle betrokken werknemers aan wie mobiliteit binnen de onderneming zou worden aangeboden".

Een aankondiging die ook niet in goede aarde valt bij de burgemeester van Nice Christian Estroi en Eric Ciotti.

Op zijn Twitter-feed zei de burgemeester van Nice dat hij zich wilde mobiliseren "met de werknemers tegen deze sluiting. Het is een ernstige vergissing, want deze grondslagen zijn relevant en het is een minachting voor de werknemers en voor de betrokken gebieden". Voor de Alpes-Maritimes afgevaardigde Eric Ciotti "In 1 jaar tijd is er meer dan 10 miljard euro door de staat betaald om Air France te redden. Hij deed een beroep op de minister van Economie Bruno Le Maire "om de sluiting van de basis in Nice te voorkomen. **De staat-aandeelhouder moet de handhaving ervan als conditio sine qua non stellen voor het verkrijgen van overheidssteun door Air France**".

(...)

Wij zijn ons allen bewust van de gevolgen van de Covid-19-crisis voor de luchtvaartsector, maar **wij begrijpen de strategie van de directie niet, die deze bases tien jaar geleden heeft geopend om te concurreren met low-cost maatschappijen,**" aldus een (...) vakbondsafgevaardigde in Marseille.

(...)

Mijn opmerking: Het "bases province"-project is in 2011 ontwikkeld. Het was de bedoeling de verliezen op de korte afstand te beperken en de concurrentie aan te gaan met goedkope luchtvaartmaatschappijen door Air France bases te openen in Bordeaux, Nice, Toulouse en Marseille.

Dit had een positief effect op sommige van de duizenden vliegtuigbemanningen (piloten, stewardessen) die in de buurt van de nieuwe bases wonen: zij konden hun werkplek ter plaatse bereiken in plaats van naar hun Parijse basis te moeten vliegen.

Met het plan van Air France om een deel van haar binnenlandse activiteiten over te dragen aan Transavia (met uitzondering van de pendeldiensten van Nice, Marseille en Toulouse), zullen de stewardessen deze mogelijkheid verliezen.

De piloten van Air France worden minder getroffen omdat zij de mogelijkheid hebben zich bij Transavia aan te sluiten.

Orly test gezichtsherkenning voor instappen

(bron Le Parisien) 23 maart - HET IS DE DROOM van iedere reiziger met haast. Voortaan hoeven passagiers op Orly, de tweede luchthaven van de regio Ile-de-France, alleen nog maar hun gezicht te laten zien aan een camera om de deuren te openen en razendsnel door de controles te gaan.

De naam van het apparaat? **Gezichtsherkenning bij het instappen.** **De luchthaven van Orly test dit nieuwe proces** sinds donderdag 18 maart, na een vertraging van een jaar als gevolg van Covid-19. Voorlopig **gaat het alleen om vluchten naar Marokko met de Air France-dochter Transavia.** Zij hebben het voordeel dat zij niet volgeboekt zijn, zodat het systeem soepel kan functioneren. Vervolgens zal het experiment over twee maanden worden uitgebreid met vluchten van meer dan 200 passagiers van Air Caraïbes naar de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen.

Slechts "enkele tientallen seconden"...

Hoe werkt het? Wanneer passagiers op de luchthaven aankomen, moeten zij eerst hun gezicht laten registreren in een speciale terminal: zij nemen hun masker, bril en pet af en kijken naar de kleine camera boven het scherm die een foto van hun gezicht maakt. Dan registreert de reiziger zijn ID en zijn vliegticket. Dit was de "langste" stap. "Het duurt maar enkele tientallen seconden," zegt ADP, nadat hij afgelopen donderdag de eerste passagiers het systeem heeft zien gebruiken.

Van nu af aan, is het niet meer nodig om je identiteitskaart te nemen. "Op het bagageafgiftepunt herkent de terminal het gezicht van de reiziger, die alleen nog zijn bagagelabel hoeft te scannen, zijn koffer op

het tapijt hoeft te zetten en dat is alles", legt ADP uit. Personeel is altijd in de buurt in geval van nood: te grote bagage, technische problemen, enz. In de instapruimte hetzelfde scenario: de passagier neemt zijn masker af, kijkt naar de camera en de deuren gaan open om hem in het vliegtuig te laten. ADP erkent dat dit systeem "gericht is op mensen met een beetje autonomie". Maar **ik dacht dat het ingewikkelder zou zijn," geeft een stewardess van Transavia toe die aan de eerste tests heeft deelgenomen.** Passagiers gingen spontaan naar de terminal en het ging heel snel.

Het bespaart echt tijd. Zij stellen het vooral op prijs dat zij niet steeds opnieuw al hun documenten tevoorschijn hoeven te halen om aan boord te gaan. »

Anderzijds hebben sommige passagiers zich vrijwillig van het apparaat afgekeerd door ronduit te weigeren hun biometrische gegevens af te staan. "Deze gegevens worden echter automatisch gewist zodra het vliegtuig opstijgt," aldus ADP.

... om eindelijk dertig minuten te besparen

Gezichtsherkenning wordt sinds oktober ook getest op de luchthaven van Lyon door haar exploitant, Vinci Airports. De modus operandi is iets anders. Het systeem, dat de vorm aanneemt van een smartphone-applicatie met de naam Mona, vraagt de passagiers om hun reis thuis met een paar muisklikken voor te bereiden door een selfie te nemen en hun identiteitsbewijs en instapkaart te scannen. Eenmaal op de luchthaven leidt de applicatie de reiziger naar de juiste balie, waarna de glazen deuren die gereserveerd zijn voor "Mona"-reizigers automatisch opengaan, zodat zij toegang krijgen tot de instapruimte.

Vervolgens kan de passagier, net als in Orly, zijn gezicht gebruiken om door de verschillende controleposten van de luchthaven te gaan, met uitzondering van de grenscontroles. Vinci beweert dertig minuten per passagier te besparen op de instapformaliteiten.

Mijn commentaar: *De daling van de activiteit van luchtvaartmaatschappijen is gebruikt voor diverse experimenten, waaronder gezichtsherkenning, het onderwerp van dit artikel.*

Er hebben andere experimenten plaatsgevonden. Zij hebben ons in staat gesteld manieren te vinden om het brandstofverbruik te verminderen, zowel boven de Noord-Atlantische Oceaan als tijdens de daalfase in Orly en Roissy-

CDG ([zie mijn brief nr. 795](#)).

Norwegian Air Shuttle: herstructureringsplan van Norwegian Air goedgekeurd in Ierland

(bron Reuters) 26 maart - Het Ierse hooggerechtshof heeft vrijdag het herstructureringsplan goedgekeurd dat Norwegian Air donderdag heeft ingediend.

Het vorig jaar aangekondigde herstructureringsplan maakt definitief een einde aan de transatlantische vluchten van de maatschappij en zij is nu van plan zich te concentreren op Europese vluchten, met name naar de Scandinavische landen.

"We kunnen nu doorgaan met de herstructurering van het bedrijf in Noorwegen en fondsen werven," zei groepschef Jacob Schram in een verklaring.

Een van de voorwaarden van het herstructureringsplan is het bijeenbrengen van ten minste 4,5 miljard Noorse kronen (44 miljoen euro) in de vorm van nieuwe aandelen en hybride kapitaal, waarvan de Noorse regering heeft verklaard dat zij bereid is 1,5 miljard kronen bij te dragen.

Norwegian Air is nu van plan haar vloot in te krimpen tot 53 jets, tegen 140 vóór de pandemie, en haar schuld terug te brengen van 56 miljard NOK tot 20 miljard NOK.

De volgende stap voor Norwegian is goedkeuring te krijgen van een Noorse rechtbank en vervolgens toestemming te vragen van de Noorse financiële toezichthouder om nieuwe aandelen uit te geven.

***Mijn commentaar:** Norwegian heeft zich afgescheiden van zijn lange-afstandsactiviteiten, die zijn overgenomen door Norse Atlantic, een onderneming die is opgericht door voormalige Noorse managers.*

Als gevolg daarvan hebben de door Norwegian ontslagen werknemers geen andere keuze dan te solliciteren naar een baan bij Norse Atlantic onder slechtere voorwaarden.

Sarajevo, nieuwe basis voor de low-cost luchtvaartmaatschappij Wizz Air

(bron: Voyages d'Affaires) 23 maart - In een economisch klimaat dat op zijn zachtst gezegd negatief is voor luchtvaartmaatschappijen, is er één maatschappij die blijft inzetten op haar expansie: **Wizz Air**. De in Hongarije gevestigde luchtvaartmaatschappij valt **in de categorie van**

ultra low-cost maatschappijen zoals Ryanair. Maar het exploiteert een niche-positie door in wezen steden in Centraal-Europa met elkaar te verbinden. Deze strategie draagt zeker bij tot de onstuimige groei van de onderneming te midden van de covid-19-pandemie.

Wizz Air heeft de opening aangekondigd van twee nieuwe bases dit voorjaar: Palermo en Sarajevo. Het zal dus 42 bases in heel Europa hebben, waarvan 28 in Midden- en Oost-Europa. Wizz Air is de marktleider in Roemenië met zeven bases. Zij is ook sterk vertegenwoordigd in Hongarije en Polen.

De luchtvaartmaatschappij heeft grote ambities in Sarajevo. (...) Sinds 2015 werden (...) onderhandelingen gevoerd tussen Wizz Air en de luchthavenautoriteiten. Maar de hoogte van de belastingen op het perron was toen een krachtige rem op een locatie.

(...)

Tijdens een persconferentie sprak Andras Rado, directeur communicatie van Wizz Air, zijn vertrouwen uit in de nieuwe basis in Sarajevo. "Wij zien het potentieel van en de vraag naar goedkope vluchten. Ik ben ervan overtuigd dat Wizz Air een positieve invloed zal hebben op de economische ontwikkeling van Bosnië en Herzegovina en op de groei van zijn toeristische sector.

»(...)

Mijn commentaar: Wat is een "ultra low-cost" luchtvaartmaatschappij?

Het is een luchtvaartmaatschappij die de last van operationele risico's bij haar vliegtuigbemanningen legt.

Het effect is duidelijk sinds het begin van de gezondheids crisis: geen vlucht, geen loon.

Bovendien zijn dit de luchtvaartmaatschappijen die zijn benaderd om de door Air France aan Parijs teruggegeven slots terug te vorderen.

Boeing doodt A330neo vs. Airbus met waterstof

(bron Le Journal de l'Aviation) 23 maart - "A330neo killer". Zo wordt het -5X-project van Boeing, de nieuwste iteratie van de NMA (New Midsize Airplane), nu voorgesteld. Dit programma moet het gat vullen tussen de toekomstige 737 MAX 10 en de huidige 787-8 in het gamma van de Amerikaanse vliegtuigbouwer.

Wat veranderd is ten opzichte van het oorspronkelijke project is dat **Boeing niet langer van plan is de nieuwe varianten van de A321neo, en met name de A321XLR, aan te vallen, aangezien dit marktsegment sinds de lancering ervan definitief door de**

concurrent is overgenomen. Het moet gezegd dat het voorstellen van een vliegtuig met twee stoelen om de bodem van dit marktsegment te bezetten een ketterij was, gezien het gewicht van de noodzakelijke investeringen, de tijd die nodig zou zijn om het op de markt te brengen, en het feit dat het moeilijk zou zijn om de gedane operationele beloften na te komen in het licht van de lagere exploitatiekosten van een vliegtuig met één stapel.

De tactiek van David Calhoun is nu gericht op een vliegtuig dat veel meer in overeenstemming is met zijn markt, een vliegtuig met iets minder capaciteit dan de late NMA-7X (265 zitplaatsen - 4500 zeemijlen), maar met een bereik van meer dan 11 uur vliegen. Het moet ook een rompsectie hebben die plaats biedt aan ten minste 7 stoelen naast elkaar in economy class. **Het project -5X zal dus de 767 kunnen vervangen en de vervanging van de Airbus A330's kunnen overnemen,** een markt die tegen het einde van het decennium noodzakelijkerwijs zal groeien, en **die thans aan de A330neo is beloofd.** Een dergelijk programma heeft ook de verdienste dat het ruimte laat voor de familie van vliegtuigen met één gangpad die ooit de 737 MAX zullen opvolgen, terwijl we weten dat GE Aviation en Safran al werken aan de post-LEAP voor 2035.

Maar een groot deel van de geloofwaardigheid van het toekomstige lange-afstandsvliegtuig van Boeing zal ook afhangen van een grondige beheersing van de kosten, die lager zullen moeten zijn dan die van de A350 en in geen enkele verhouding tot die van de 787, waarschijnlijk in de orde van grootte van 10-12 miljard dollar. Het is duidelijk dat de risico's die gepaard zullen gaan met de lancering van de "A330neo killer" vandaag de dag onevenredig groot lijken als we de financiële situatie van Boeing kennen, ook al zal de vliegtuigbouwer uiteraard kunnen profiteren van bepaalde innovaties voor de toekomst, bijvoorbeeld in de cockpit (het tijdschrift Aviation Week onthulde onlangs dat Boeing al bezig was met de ontwikkeling daarvan).

De reus uit Seattle moet ook op industrieel gebied snel handelen als hij de commercialisering niet wil missen, met een lancering die binnen twee jaar moet plaatsvinden om verenigbaar te zijn **met een ingebruikneming vóór 2030.** De motor voor een dergelijk programma is praktisch beschikbaar door aanpassing van de GENx, en het grootste gebouw ter wereld in Paine Field wordt geleidelijk leeggemaakt (de laatste 787 die in Everett werd geproduceerd is enkele dagen geleden door ANA aanvaard, en het 747-8F programma heeft nog slechts 12 te leveren eenheden).

Tenslotte, meer dan een "A330neo killer", geeft het nieuwe lange-afstandsvliegtuigproject met middelhoge capaciteit een nieuwe betekenis aan de langetermijnstrategie van Boeing voor haar Commercial Aircraft-activiteiten. Wat ook zeker is, is dat de

communicatie van Airbus over het mythische waterstofvliegtuig waarschijnlijk een beetje gedestabiliseerd zal zijn.

Mijn commentaar: Boeing ziet de B737 Max crisis wegebben. Volgens het dagblad Les Echos "heeft de Amerikaanse maatschappij Southwest Airlines zopas haar vertrouwen in het vliegtuig hernieuwd, door te tekenen voor 100 extra MAX, met een optie voor nog eens 155. Dit brengt het totale aantal MAX-bestellingen op meer dan 600.

Met de hulp van de Amerikaanse regering zal de fabrikant zijn inspanningen kunnen concentreren op de concurrentie met Airbus en zijn A330 neo.

Een geannuleerde vlucht als gevolg van een pilotenstaking moet door de maatschappij worden gecompenseerd

(bron Le Monde met AFP) 23 maart - **Passagiers van een geannuleerde of vertraagde vlucht als gevolg van een staking van piloten om met name loonsverhogingen te verkrijgen, moeten door de betrokken luchtvaartmaatschappij worden gecompenseerd, zo blijkt uit een uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HJEU) van dinsdag 23 maart.**

Een dergelijke staking, zelfs indien zij wordt georganiseerd "met inachtneming van de door de nationale wetgeving gestelde voorwaarden", valt niet "onder het begrip 'buitengewone omstandigheden'" op grond waarvan de onderneming zich aan de betaling van een dergelijke vergoeding kan onttrekken.

Een Zweedse rechtbank heeft de zaak naar het HvJEU verwezen nadat Scandinavian Airlines System (SAS) weigerde een passagier te compenseren wiens vlucht in 2019 werd geannuleerd tijdens een zeven dagen durende staking van piloten, die een loonsverhoging eisten. De Scandinavische luchtvaartmaatschappij beschouwde de staking als een "buitengewone omstandigheid", "aangezien deze niet inherent was aan de normale uitoefening van haar activiteit (...) en buiten haar effectieve controle lag", aldus de verklaring van het HvJEU. (...)

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op  n plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, en uw persoonlijke Financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 29 maart gesloten op **5,012 euro**. Het is -0,52% gedaald in een week. Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

V or de uitbraak van het coronavirus stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten v or het begin van de gezondheidscrisis.

De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) steeg lichtjes met 1 \$ tot 65 \$ per vat. De prijs van een vat Brent was begin maart voor het eerst sinds het begin van de pandemie de grens van 70 dollar gepasseerd, na aanvallen van Jemenitische Houthi-troepen op oliefaciliteiten in Saudi-Arabië.

De blokkade van het Suezkanaal door een reusachtig vrachtschip zal geen effect hebben gehad op de olieprijs. Het is op zijn pre-pandemisch niveau.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de groep Air France-KLM of op het werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

Om de laatste persoverzichten van maandag te vinden, is het [hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.
Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10873 mensen ontvangen dit persbericht live