

Luchtvaartmaatschappijen kijken reikhalzend uit naar de heropening van het Amerikaanse luchtruim



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 826, 20 september 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](#)  [hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Laatste minuut!

> "Reisverbod": luchtvaartmaatschappijen kijken reikhalzend uit naar heropening van het Amerikaanse luchtruim

(bron Les Echos) 20 september - **Dit is HET nieuws waar alle Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen al een aantal weken vol ongeduld op zitten te wachten. Met de opheffing, zelfs gedeeltelijk, van de beperkingen op de toegang tot de Verenigde Staten voor gevaccineerde Europese reizigers begin november**, zal een belangrijk deel van hun activiteiten eindelijk in beide richtingen kunnen worden hervat. Dit is voldoende om enkele jumbojets voor langeafstandsvluchten uit de mottenballen te halen en de vrees voor een plotse terugval van het verkeer deze winter, na de zomerhause, enigszins weg te nemen.

De heropening van de Amerikaanse grenzen, waarop aanvankelijk aan het begin van de zomer was gehoopt, had vertraging opgelopen door het opnieuw uitbreken van de epidemie in Europa. De eenzijdige heropening van de Europese grenzen voor Amerikaanse toeristen had echter al voor enige ademruimte gezorgd voor Europese bedrijven, aangezien meer Amerikanen dan verwacht naar Europa terugkeerden. De CEO van Lufthansa, Carsten Spohr, had aangegeven dat, zelfs zonder Europese klanten, de Amerikaanse routes tegen deze zomer reeds de belangrijkste waren geworden in het langeafstandsnetwerk van de Duitse luchtvaartmaatschappij.

Van alle lange-afstandsbestemmingen zijn de Verenigde Staten

veruit de belangrijkste voor de Europese

luchtvaartmaatschappijen. In Frankrijk is de VS de belangrijkste internationale langeafstandsbestemming voor Franse luchthavens, met 8,88 miljoen passagiers in 2019 (en 411.594 ton vracht). In 2020 waren het er nog 1,7 miljoen.

De CEO van Air France-KLM, Benjamin Smith, had de verwezenlijking van de doelstellingen voor 2021 duidelijk gekoppeld aan de heropening van de Amerikaanse grenzen. De twee luchtvaartmaatschappijen hadden het risico genomen om veel aanbiedingen opnieuw op de markt te brengen. **De Noord-Amerikaanse markt alleen al vertegenwoordigt 40% van de omzet van Air France-KLM op langeafstandsvluchten.** Op maandag begroette de Canadese leider dit als "geweldig nieuws".

Haar voornaamste concurrenten, IAG en Lufthansa, zijn evenzeer geïnteresseerd. **De Amerikaanse markt vertegenwoordigt meer dan een kwart van het aanbod van British Airways en Lufthansa.** De beurs heeft zich niet vergist. **Nog vóór het goede nieuws was bevestigd, stegen de Air France-aandelen met meer dan 5% in Parijs, terwijl de Lufthansa-aandelen in Frankfurt met 6% stegen en de IAG-aandelen in Londen een sprong van 11% maakten.**

***Mijn commentaar:** Eindelijk goed nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.*

De VS zullen hun deuren weer openen voor mensen die in de afgelopen twee weken naar Groot-Brittannië, de 26 Schengenlanden, China, India, Zuid-Afrika, Iran en Brazilië zijn gereisd.

Om gebruik te kunnen maken van deze toegang, waarvoor geen quarantaine geldt, moeten reizigers een volledig vaccinatieschema overleggen, binnen 72 uur na de vlucht een PCR-test ondergaan en bij de luchtvaartmaatschappij follow-up-gegevens achterlaten, zodat zij tijdens hun verblijf kunnen worden getraceerd als er contact met hen wordt opgenomen.

Een vraag blijft welk type vaccin zal worden aanvaard: hoe zit het bijvoorbeeld met AstraZeneca, dat geen vergunning heeft van de Amerikaanse gezondheidsautoriteiten.

Persoverzicht van maandag

Boeing van Air France maakt noodlanding in Peking

(Bloomberg) 18 september -- **Een vlucht van Air France-KLM maakte kort na het opstijgen uit Peking een noodlanding nadat de Boeing 777 een technisch mankement had en rook de cabine vulde.**

De vlucht, op weg naar de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle, keerde 14 minuten na vertrek terug naar de luchthaven van Peking, zei de luchtvaartmaatschappij zaterdag in een verklaring. Passagiers zeiden dat ze een luide knal hoorden voordat zwarte rook de cabine begon te vullen, meldde de Beijing Daily. Er zijn geen gewonden gevallen. Een woordvoerder van Boeing verwees naar Air France voor informatie over het incident.

"Een defect in het pneumatische systeem van het vliegtuig veroorzaakte een overdruk in een van de airconditioningbuizen, waardoor residu en stof in de cabine werden verspreid," aldus Air France in haar verklaring.

Er zullen onderhoudswerkzaamheden aan het toestel worden uitgevoerd en de passagiers hebben alternatieve vluchten naar Parijs aangeboden gekregen, aldus de luchtvaartmaatschappij.

Mijn opmerking: Het is een luchtleiding van de APU (Auxiliary Power Unit) die in het geding zou zijn.

Volgens de website van Acnusa is de APU een kleine turbojet-motor aan boord, die meestal achteraan de romp is geplaatst en die het mogelijk maakt het vliegtuig tijdens tussenlandingen autonoom te laten werken voor lucht en elektriciteit.

De APU biedt : -

op de grond, lucht voor het starten van de motoren en voor de airconditioning, en elektrische stroom voor het vliegtuig;

- bij het opstijgen, airconditioning door het ontlasten van de motoren wanneer optimale prestaties vereist zijn;

- tijdens de vlucht, noodstroomvoorziening en airconditioning.

Om de CO2-uitstoot te verminderen, kan de APU op de grond worden vervangen door twee soorten apparatuur: een die elektriciteit levert en een die zorgt voor de verwarming of airconditioning van het vliegtuig.

Vliegtickets fors duurder door Schiphol (Veel duurere tickets vanwege Schiphol)

(bron De Telegraaf) 19 september - Luchtvaartmaatschappijen **KLM en easyJet vinden de voorgestelde verhoging van de**

luchthavengelden met 40% in de komende drie jaar onaanvaardbaar. Een ticket van 100 euro kost ongeveer 50 euro aan belastingen en luchthavengelden. De verhoging zou 20 euro bedragen.

Naar verwachting zullen de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol eind oktober een compromis bereiken over de nieuwe tarieven. "Gezien het verlies aan inkomsten in 2020 als gevolg van de coronaviruscrisis, kan KLM begrip opbrengen voor een zekere verhoging van de tarieven.

KLM is

echter van mening dat de door Schiphol voorgestelde tariefverhogingen buitenproportioneel en onverstandig zijn, omdat ze het ontluikende herstel in de kiem zullen smoren", aldus de luchtvaartmaatschappij.

KLM zal het jaar opnieuw met verlies afsluiten, omdat veel grenzen buiten Europa nog steeds gesloten zijn. Schiphol wil de tarieven fors verhogen, om de verliezen deels te compenseren. 3,6 miljard eind juni en een solvabiliteit van 38%.

EasyJet, de tweede grootste speler op de luchthaven na de KLM-groep, zegt dat de verhoging op dit moment niet wenselijk is.

(...) De

verhoging van de heffingen maakt het moeilijker om aantrekkelijk te blijven als transitluchthaven. **"De positie van Nederland in de mondiale luchtvaartsector wordt bedreigd. Luchthavens in omringende landen verwerken de gevolgen van het coronaviruseffect niet of in veel mindere mate in hun tarieven,"** aldus KLM."

Mijn commentaar: Naast deze tariefverhogingen zal KLM ook de extra kosten moeten dragen voor de bouw van een nieuwe terminal en pier.

Vueling neemt alle slots over die Air France op Orly heeft vrijgegeven om de Franse overheidssteun door te geven

(bron La Tribune) 20 september - Het is een KO overwinning voor Vueling. **De Europese Commissie heeft zopas aangekondigd dat alle slots die Air France op de luchthaven Parijs-Orly ter beschikking had gesteld - een maatregel die Brussel had geëist als tegenprestatie voor de door Frankrijk verleende staatssteun - zullen worden toegewezen aan de Iberische maatschappij, een lagekostendochter van de IAG-groep. Vueling** verkrijgt aldus niet minder dan 18 extra slots per dag (d.w.z. 9 retourvluchten per dag) op de Parijse luchthaven en zal deze vanaf november kunnen exploiteren.

De overdracht van deze slots moet nu worden afgerond tussen de twee luchtvaartmaatschappijen.

Deze prijs werd toegekend volgens een open procedure, aldus Margrethe Vestager, uitvoerend vice-voorzitter van de Europese Commissie en belast met het mededingingsbeleid. Volgens het persbericht "heeft **de Commissie**, bijgestaan door de toezichthoudende trustee, **de ontvangen voorstellen grondig onderzocht, waarbij zij voorrang heeft gegeven aan de maatschappijen die reeds een basis op de luchthaven Parijs-Orly hebben**, en vervolgens de voorstellen gerangschikt volgens het niveau van capaciteit en connectiviteit dat de maatschappijen zouden realiseren door gebruik te maken van de door Air France ter beschikking gestelde slots. Dit verschilt van de traditionele herverdelingen waarbij slots 50-50 worden herverdeeld tussen nieuwkomers en bestaande spelers op het platform.

Margrethe Vestager

, Europa's waakhond voor de mededinging, verklaarde: "Hierdoor zal Vueling haar activiteiten op deze zeer drukke luchthaven kunnen uitbreiden en zo bijdragen tot eerlijke prijzen en meer keuze voor de Europese consumenten. Zij draagt er ook toe bij dat de aanzienlijke kapitaalsteun die aan Air France is verleend, de luchtvaartmaatschappij in staat zal stellen de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte financiële moeilijkheden te overwinnen zonder de concurrentie op de interne markt al te zeer te verstoren".

(...)

Air France moest, zoals voordien Lufthansa in Frankfurt en München, zich ertoe verbinden een deel van haar slots op Orly terug te geven om in aanmerking te komen voor 4 miljard euro steun van de Franse staat en zo haar herkapitalisatie afgelopen voorjaar af te ronden.

***Mijn commentaar:** Dit besluit is in overeenstemming met de regel die door de Europese Commissie is vastgesteld: alle slots moeten naar één luchtvaartmaatschappij gaan.*

Dit is een godsgeschenk voor Vueling. De luchthaven Orly, met een maximum van 250.000 starts en landingen per jaar, is verzadigd. Het is zeer moeilijk om nieuwe slots te krijgen, zelfs wanneer een luchtvaartmaatschappij verdwijnt.

Toen bijvoorbeeld Aigle Azur failliet ging, kon Vueling geen extra slots krijgen.

American Airlines investeert 200 miljoen dollar in GOL

(Businesstravel source) 17 september - **American Airlines heeft een intentieverklaring getekend met GOL, waardoor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij een belang van 5,2% zal nemen in de grootste luchtvaartmaatschappij van Brazilië.**

Als onderdeel van de overeenkomst zullen de twee luchtvaartmaatschappijen een exclusieve codeshare-overeenkomst sluiten, waarbij GOL de enige codeshare-partner van AA in Brazilië wordt en American de enige codeshare-partner van GOL in de VS.
(...)

American zal 200 miljoen dollar in GOL investeren in ruil voor een aandelenbelang van 5,2% en zal het recht hebben een lid in de raad van bestuur van GOL te benoemen.

(...)

Mijn commentaar: Dit jaar zal de Braziliaanse luchtvaartmaatschappij GOL meer dan 700 miljoen dollar hebben opgehaald (inclusief 515 miljoen dollar aan langetermijnkapitaal dat in het tweede kwartaal is opgehaald).

Er zij

op gewezen dat Delta Air Lines tot 2019 aanwezig was in de hoofdstad van GOL, alvorens de voorkeur te geven aan LATAM (in 2012 ontstaan uit de fusie van de Chileense maatschappij LAN en de Braziliaanse TAM), waardoor haar concurrent American Airlines dichterbij GOL kon komen.

Deze transacties stellen het exclusieve strategische langetermijnpartnerschap tussen Air France-KLM en GOL, dat sinds 2014 bestaat, niet ter discussie.

Lufthansa wil meer dan 2 miljard euro ophalen om Duitse steun terug te betalen

(bron Les Echos) 19 september - Voor de Duitse maatschappij **Lufthansa ligt** een grote operatie in het verschiet. De eerste Europese luchtvervoersgroep (die de gelijknamige maatschappij, Swiss, Austrian Airlines en Brussels Airlines omvat) heeft zondagavond **aangekondigd dat zij zal trachten 2,1 miljard euro bijeen te brengen door middel van een kapitaalverhoging.** Deze operatie, die door de raad van bestuur is gevalideerd, begint op woensdag en duurt tot 5 oktober. De prijs van het aandeel is vastgesteld op 3,58 euro, een korting van bijna 40% op de theoretische prijs minus stemrechten (TERP).

Deze kapitaaluitgifte moet Lufthansa in staat stellen haar

rekeningen te consolideren en vooral **een deel van de steun terug te betalen die Duitsland op het hoogtepunt van de crisis** via het economisch stabilisatiefonds heeft **verleend**. In 2020, toen het **luchtverkeer instortte, had Berlijn een belang van 20% in de groep genomen**. Maar de Duitse regering en Lufthansa hadden zich er tegenover Brussel toch toe verbonden de steun terug te betalen. **Het is de bedoeling het aandeel van de staat binnen twee jaar terug te brengen tot het niveau van voor de crisis. De terugtrekking is reeds begonnen, aangezien de federale staat nu nog "slechts" 16% van de groep in handen heeft.**

"Wij hebben altijd duidelijk gemaakt dat wij het stabilisatiefonds slechts zolang zullen aanhouden als nodig is. Wij zijn er dan ook trots op dat wij onze belofte kunnen nakomen en de maatregelen sneller dan gepland kunnen terugbetalen. We kunnen ons nu volledig concentreren op de verdere transformatie van de Lufthansa Groep," zei Carsten Spohr, CEO van Deutsche Lufthansa AG, in een verklaring.

(...)

Lufthansa boekte een negatieve aangepaste Ebitda van 852 miljoen euro, waarbij een terugkeer naar het groene licht pas in het derde kwartaal wordt verwacht. **De verliezen blijven aanzienlijk en vooral de bezettingsgraad van de vluchten blijft zeer ondermaats, met 7 miljoen passagiers, of slechts 17% van het verkeer van voor de crisis**. Maar Lufthansa zou "in de komende maanden" moeten terugkeren naar 50% van het verkeer van 2019, met name dankzij de opleving van het zakenverkeer.

***Mijn opmerking:** de beurswaarde van Lufthansa bedraagt 5,2 miljard euro. Indien de kapitaalverhoging slaagt, zal dit leiden tot een verwatering met 40% van de bestaande aandeelhouders.*

Dit mag geen gevolgen hebben voor de rol van de verschillende aandeelhouders van de Duitse luchtvaartmaatschappij.

In tegenstelling tot Air France-KLM, waar vier aandeelhouders (de Franse en Nederlandse staat, China Eastern, Delta Air Lines) een aanzienlijk deel van het kapitaal in handen hebben, is het aandeelhouderschap van Lufthansa zeer versnipperd.

Terwijl de Duitse staat nog steeds 16% van het kapitaal van de luchtvaartmaatschappij in handen heeft, hebben de andere aandeelhouders slechts een aandeel van maximaal 3%.

Shell wil op grote schaal biobrandstof produceren voor de

luchtvaart

(Reuters) 20 september - **Royal Dutch Shell is** van plan om tegen 2025 op grote schaal duurzame vliegtuigbrandstof te gaan produceren, een maatregel die bedoeld is om luchtvaartmaatschappijen wereldwijd aan te moedigen hun uitstoot van broeikasgassen te verminderen. De oliemaatschappij **heeft plannen aangekondigd om tegen 2025 2 miljoen ton duurzame vliegtuigbrandstof te produceren**, tien keer de huidige totale productie van duurzame vliegtuigbrandstof wereldwijd. Met het gebruik van duurzame brandstof, onder meer gemaakt van gebruikt frituurvet, zou de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaartsector, die verantwoordelijk is voor 3% van de wereldwijde uitstoot, volgens Shell met wel 80% kunnen worden teruggedrongen. Voorlopig levert Shell alleen duurzame brandstoffen die door andere bedrijven worden geproduceerd, zoals het Finse concern Neste.

(...)

Shell streeft ernaar om in 2030 10% van haar brandstofverkoop aan de luchtvaartsector uit "groene" brandstof te laten bestaan.

***Mijn commentaar:** Om duurzame brandstof in voldoende hoeveelheden voor luchtvaartmaatschappijen te produceren, zullen meer projecten zoals dat van Shell moeten worden opgestart.*

De commerciële luchtvaart verbruikte in 2019 bijna 300 miljoen ton paraffine per jaar. Shell is momenteel van plan om "slechts" 2 miljoen ton per jaar te produceren.

> De Europese Unie staat op het punt een boulevard te openen voor Qatar Airways

(bron La Tribune) 16 september - **Het is een dossier van meer dan vijf jaar oud dat op het punt staat te worden afgesloten. De Europese Unie en haar lidstaten staan op het punt een "open skies"-overeenkomst met Qatar te bekrachtigen.** Met andere woorden, een overeenkomst inzake de liberalisering van luchtdiensten die de aangesloten luchtvaartmaatschappijen in staat zal stellen om elke stad te bedienen zonder beperkingen wat betreft capaciteit of vluchtfrequentie.

(...)

Vanaf dit najaar zal Qatar Airways derhalve rechten van de derde en vierde vrijheid verkrijgen, zonder enige beperking wat betreft routes, capaciteit en frequenties, tussen elk punt in Qatar en de Europese Unie. Dit is een primeur voor een luchtvaartmaatschappij uit de Golf. De nationale luchtvaartmaatschappij zal dus in staat zijn

haar hub naar Europa op volle capaciteit te laten draaien zodra het langeafstandsverkeer weer aantrekt.

Uiteraard worden deze rechten ook aan Europese luchtvaartmaatschappijen verleend, maar deze zijn veel minder aantrekkelijk. Gezien het geringe aantal vluchten naar Qatar zullen Air France, Lufthansa en anderen geen stimulans hebben om capaciteit in te zetten op Doha.

De overeenkomst voorziet wel in een overgangperiode van vijf jaar voor het verkeer naar België, Frankrijk, Duitsland, Italië en Nederland, die, in tegenstelling tot andere Europese landen, hun luchtruim nog niet hebben geliberaliseerd door middel van bilaterale overeenkomsten met Qatar. Momenteel kent Frankrijk 42 frequenties toe aan Qatar Airways, waarvan de helft naar Parijs. Het zal geleidelijk stijgen tot 96 tegen het IATA-winterseizoen 2023-2024, en het jaar daarop zal het luchtruim volledig worden opengesteld.

De overeenkomst gaat nog verder wat de vrachtactiviteit betreft door een vijfde vrijheidsrecht toe te kennen, d.w.z. de mogelijkheid voor een Qatarese luchtvaartmaatschappij om vluchten tussen de Europese Unie en derde landen te exploiteren. In eerste instantie zal dit alleen de Verenigde Staten betreffen, waarmee Qatar en Europa reeds "open skies"-overeenkomsten hebben gesloten. Maar in theorie zou deze vijfde vrijheid kunnen worden uitgebreid tot elk Noord- of Zuid-Amerikaans land. In ruil daarvoor zullen Europese luchtvaartmaatschappijen het grootste deel van Azië en Oceanië vanuit Qatar kunnen bedienen, maar ook hier is de belangstelling beperkt. Brussel heeft niettemin enkele waarborgen ingebouwd en **deze vijfde vrijheid zal nooit volledig worden toegekend**: beperkt tot vier wekelijkse vluchten per lidstaat op het ogenblik van de ondertekening, zal zij stijgen tot een maximum van zeven tijdens het IATA-winterseizoen van 2023-2024.

(...)

Waarom bereidt de Europese Unie zich voor om zoveel rechten toe te kennen aan een land waarvan de nationale luchtvaartmaatschappij ervan droomt om de tanden af te snijden van de luchtvaartmaatschappijen van het Oude Continent?

Volgens een insider **reken Brussel op de tegenprestatie die van Qatar zal worden verlangd in termen van eerbiediging van de mededingingsregels, transparantie en sociale rechten. Een "eerlijke concurrentie"-overeenkomst kortom**, met drastische voorwaarden die de debatten tussen Qatar Airways en zijn Europese concurrenten weer in evenwicht moeten brengen. De Verenigde Arabische Emiraten, die de afgelopen jaren ook met Brussel onderhandelden, hadden het in 2019 uiteindelijk opgegeven omdat zij

de overeenkomst te restrictief vonden in het licht van de potentiële voordelen.

Op papier verbindt Qatar zich ertoe elke vorm van discriminatie, oneerlijke praktijken of subsidies te verbieden en af te schaffen "die de eerlijke en gelijke concurrentievoorwaarden van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij zouden ondermijnen". De overeenkomst bevat echter uitzonderingen, met de mogelijkheid voor staten om tijdelijke steun te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen in moeilijkheden, mits aan bepaalde herstructureringsvoorwaarden wordt voldaan.

Om ervoor te zorgen dat aan deze voorwaarden wordt voldaan, zal elke betrokken vervoerder een financieel verslag en een financiële verklaring moeten overleggen die ten minste eenmaal per jaar aan een externe audit worden onderworpen overeenkomstig internationale normen. Elke staat kan ook om aanvullende verslagen verzoeken, die binnen 30 dagen moeten worden ingediend.

(...)

Het andere "aanstootgevende" aspect van de Europese Commissie betreft het arbeidsrecht. Hoewel elk land vrij is om "zijn eigen niveau van arbeidsbescherming op nationaal niveau" vast te stellen, moet het erop toezien dat deze maatregelen worden toegepast. Bovenal verbindt de overeenkomst elke staat ertoe "alles in het werk te stellen" om de kernverdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) te ratificeren.

Achter deze lovenswaardige verklaringen lijken de formuleringen die tot dusver in het ontwerp zijn aangehouden en het ontbreken van dwangmaatregelen het werkelijke effect van deze clausules te beperken. Hoewel Qatar sinds 1972 lid is van de IAO, heeft het tot dusver slechts vijf van de acht fundamentele verdragen ondertekend. Het emiraat heeft zich nog steeds niet verbonden tot vrijheid van vereniging en bescherming van het recht zich te organiseren en collectief te onderhandelen, en tot gelijke beloning. Dit ondanks een driejarig samenwerkingsprogramma met de IAO dat in 2017 van start is gegaan.

Dit aspect alleen al geeft de potentiële broosheid van deze overeenkomst weer: het welslagen ervan hangt volledig af van het vermogen van de Europese Commissie om toezicht te houden op de in de overeenkomst opgenomen voorwaarden en deze te handhaven. Gezien de voordelen van de overeenkomst voor Qatar Airways, moeten de Europese landen bijzonder waakzaam zijn over de mate waarin Brussel zich committeert aan de overeenkomst.

Daartoe **zal zij een beroep kunnen doen op twee toezichthoudende instanties.** In de eerste plaats zal een gemengde commissie, waarin de verschillende partijen zijn vertegenwoordigd, worden opgericht om

toezicht te houden op de uitvoering en de naleving van de overeenkomst.

(...)

Het tweede orgaan is een arbitragecommissie. Indien het gemengd comité er niet in slaagt een geschil op te lossen, kan de zaak door een van beide partijen aan het comité worden voorgelegd. Er zullen drie scheidsrechters worden aangewezen: één door de Europese Unie, één door Qatar en één in onderlinge overeenstemming (of door de voorzitter van de ICAO-raad in geval van onenigheid), die de functie van voorzitter van het tribunaal zal vervullen. **Dit orgaan lijkt meer dwangbevoegdheden te hebben**, met de mogelijkheid om bepaalde voordelen op te schorten voor de partij die verantwoordelijk wordt geacht voor een schending van de overeenkomst.

Maar in dit geval is het waarschijnlijk dat het diplomatieke spel de overhand zal krijgen.

Mijn commentaar: Wat doet de Europese Commissie?

Vorig jaar stond zij de lidstaten toe hun nationale luchtvaartmaatschappijen te steunen op grond van het feit dat deze onmisbaar zijn.

In haar persbericht waarin zij steun aan Air France goedkeurde, verklaarde de Commissie: "Met een vloot van meer dan 300 vliegtuigen is Air France een zeer belangrijke onderneming voor de Franse economie, zowel wat werkgelegenheid als connectiviteit betreft, zowel voor vele regio's in Frankrijk als voor de overzeese departementen en regio's.

Nu staat de Europese Commissie op het punt een luchtvaartmaatschappij uit de Golfstaten toe te staan onbeperkt te concurreren met Europese luchtvaartmaatschappijen, met een te verwaarlozen compensatie voor de Europese luchtvaartmaatschappijen.

In een tijd waarin het herstel van de zaken zijn gezicht laat zien, is deze beslissing ten gunste van Qatar Airways onbegrijpelijk.

Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang 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**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, 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 20 september gesloten op **4,089 euro**. Het is deze week sterk gestegen met 5,39%. Het profiteert van de aankondiging van de Verenigde Staten dat hun grenzen weer worden opengesteld voor gevaccineerde reizigers.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 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 vóór het begin van de gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gestegen met \$1 tot \$74 per vat.

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt het tussen \$69 en \$77.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

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 verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik 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](#). 10940 mensen ontvangen dit persbericht live