

Air France voor de rechter gedaagd door 4.000 stewardessen



## I Brief van François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

## voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°949, 29 januari 2024

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

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

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier.](#) 

## Persoverzicht van maandag

### > Air France voor de rechter gedaagd door 4.000 stewards en stewardessen

(bron L'Informé) 23 januari 2024 - **De medewerkers van de arbeidsrechtbank in Nanterre zullen zich minder alleen voelen. Terwijl ze overspoeld werden door 2800 bezwaarschriften van werknemers van Equans (het vroegere Engie), heeft L'Informé vernomen dat hun collega's in Bobigny (Seine-Saint-Denis) sinds oktober vorig jaar ook een berg zaken te verwerken kregen: 4000 bezwaarschriften voor schadevergoeding werden ingediend door werknemers van Air France.** Dit is een schatting, omdat de griffie van de arbeidsrechtbank nog niet alle aanvragen heeft geregistreerd", zegt een bron dicht bij de zaak. Omdat groepsacties niet mogelijk zijn bij de arbeidsrechtbank in Frankrijk, hebben we een stapel identieke zaken gekregen.

**Een zeer specifieke categorie werknemers zit achter deze XXL-procedure: het cabinepersoneel van de luchtvaartmaatschappij, d.w.z. het cabinepersoneel. Een derde van hen vraagt de arbeidsrechtbank om een inhaalslag in hun loopbaanontwikkeling.** Zoals het geval is bij veel voormalige staatsbedrijven, ontwikkelen werknemers van Air France zich binnen de luchtvaartmaatschappij door op te klimmen in de rangen (stewardess 2e klas, hoofd purser 1e klas, enz.) op basis van hun anciënniteit, een classificatie die deels bepalend is voor hun beloning. **In 2013, toen de financiën van de groep in zwaar weer verkeerden, stemden de vakbonden echter in met een groot besparingsplan ("Transform 2015"), dat**

onder andere inhield dat promoties voor €500 miljoen werden bevroren.

**Als onderdeel van deze bevroering zaten de werknemers van Air France drie jaar vast aan hun salaristrap van 2013. Het was aan het einde van deze periode, in 2016, dat het geschil begon. In de overeenkomst van 2013 stond dat werknemers in 2016 de salaristrap zouden terugkrijgen die ze zonder de bevroering zouden hebben bereikt,"** legt Stéphane Salmon, voorzitter van het Syndicat national des personnels navigants commerciaux (SNPNC), uit. **Maar dit was niet de analyse van het management.** In hun ogen moesten we opnieuw beginnen vanaf het niveau van 2013 en doen alsof we deze drie jaar werk bij Air France waren vergeten".

Een onacceptabele beslissing voor veel stewardessen van het bedrijf. Maar alleen **Unac** (Union des navigants de l'aviation civile) **stapte naar de rechter. De rechtbank van Bobigny stelde Unac eind 2020 in het gelijk,** een beslissing die in maart 2022 werd bevestigd door het Hof van Beroep in Parijs. Het Hof van Beroep was van mening dat de clausule in de overeenkomst Transform 2015 voldoende duidelijk en nauwkeurig was om zo te worden geïnterpreteerd dat de loopbaan van de werknemers aan het einde van de bevroeringsperiode opnieuw moest worden samengesteld, aangezien de gevolgen beperkt moesten blijven tot de periode waarin de overeenkomst van toepassing was," legt advocaat Ève Ouanson, raadsman van Unac, uit. Bijgevolg mag de tekst die door Air France en de vakbonden van de werknemers werd ondertekend, de carrières van de werknemers niet blijven afremmen na 2016".

**Naast de herplaatsing van de benadeelde werknemers heeft het Hof van Beroep Air France ook veroordeeld tot het inhalen van de salarissen van het cabinepersoneel vanaf 1 april 2016,** op basis van de reconstructie van hun loopbaan. Dit betekent een aanzienlijke kostenpost voor de luchtvaartmaatschappij onder leiding van Anne Rigail, die heeft besloten in beroep te gaan bij het Franse Hoogerechtshof. Zonder de uitspraak van het Hoogerechtshof af te wachten (verwacht voor de zomer van volgend jaar), hebben **vrijwel alle vakbonden die het cabinepersoneel van Air France vertegenwoordigen afgelopen zomer een beroep gedaan op een advocaat om ervoor te zorgen dat de werknemers een schadevergoeding krijgen via de arbeidsrechtbank: de SNPNC-FO, de Unac-CFE-CGC, de SNGAF, de Unsa-PNC en de UNPNC-CFDT. Als gevolg hiervan hebben 4.000 werknemers deze herfst beroep aangetekend tegen hun werkgever bij de arbeidsrechtbank van Bobigny.**

Deze zaak is de aanleiding geworden voor een wijdverspreide sociale onrust onder de stewardessen van Air France", zegt Stéphane Salmon. **Het bevroeren van de loonsverhogingen benadrukte de verschillen in behandeling tussen werknemers, met name piloten. Deze laatsten werden onderworpen aan dezelfde maatregel in Transform 2015, maar zij konden hun loonschalen hersteld krijgen" in 2016 na een algemene onderhandeling waarbij de**

**pilotenvakbonden productiviteitsmaatregelen aanvaardden.** Ondanks talloze brieven heeft "het management geweigerd om deze kwestie met de stewardessen aan te kaarten, liever genoeg nemend met een minachtende houding en tijd rekken", voegt de SNPNC-voorzitter eraan toe. We gaan vechten voor het herstel van de rechten van elke werknemer in het cabinepersoneel.

De kwestie van ongelijke behandeling tussen piloten en andere categorieën werknemers maakt nu een sterke comeback binnen het bedrijf. (...) Als teken van de radicalisering van ieders standpunten konden de vakbonden die piloten, grondpersoneel en cabinepersoneel vertegenwoordigen vorig jaar na maandenlange onderhandelingen geen akkoord bereiken over de winstdelingsovereenkomst voor 2023.

De vertegenwoordigers van de piloten (die de hoogste salarissen hebben) eisen een verdeling in verhouding tot de salarissen, terwijl de vakbonden van het grondpersoneel en het cabinepersoneel een gelijke verdeling eisen. Aan het einde van dit "collectieve en vakbonds melodrama", zoals het SNPL (Syndicat national des pilotes de ligne)

het omschrijft, zal de ongeveer 100 miljoen euro die was beloofd voor 2023 eindelijk worden verdeeld onder de werknemers, maar in de vorm van winstdeling, heeft het management intern aangekondigd. De komende dagen begint een onderhandelingsronde over de winstdelingsovereenkomst voor 2024.

Er is een verlies aan vertrouwen, dat volgens mij gerechtvaardigd is, in de managementbeslissingen van Air France", beweert Stéphane Salmon. Onze CEO, Ben Smith, heeft zich gerealiseerd dat het machtsevenwicht dat door de piloten is gecreëerd niet in zijn voordeel is. Door alleen met de piloten te onderhandelen, heeft hij een echt verschil in behandeling gecreëerd. Dit heeft uiteindelijk geleid tot woede bij de stewardessen, die hier fel op tegen zijn. De bevrozing van de verhogingen heeft een discrepantie veroorzaakt door het sociale beleid van Air France in de afgelopen vijf jaar".

Het is waar dat piloten twee voordelen hebben ten opzichte van andere werknemers van Air France. Enerzijds beschouwt het management hun salarissen als gelijkwaardig op internationaal niveau, terwijl het de salarissen van de stewardessen als zeer hoog beschouwt, "meer dan 30% hoger dan de salarissen die gelden bij andere vergelijkbare luchtvaartmaatschappijen", aldus een goede kenner van de luchtvaartsector. Aan de andere kant hebben de piloten een belangrijke onderhandelingshefboom kunnen activeren: door een zekere flexibiliteit in hun werktijden en zomervakanties te accepteren, stellen ze het bedrijf in staat meer vliegtuigen te laten vliegen, wat zich vertaalt in tientallen miljoenen euro's aan extra omzet. In ruil daarvoor krijgen hun vakbonden gunstigere overeenkomsten.

Begin dit jaar heeft het bedrijf net de NAO's (verplichte jaarlijkse onderhandelingen) geopend in een context van "verstarring van ieders posities", aldus een interne bron. "Met deze NAO's herinneren we het management eraan dat het een kans heeft om aan te grijpen om de rechtvaardigheid te herstellen en eindelijk de dialoog met de stewardessen te hervatten", beweert Stéphane Salmon.

**Bij navraag antwoordde de Air France-KLM groep dat ze "geen commentaar wenste te geven op lopende geschillen".**

***Mijn commentaar:** In 2012 worstelde Air France om te herstellen van de financiële crisis van de eeuw (de subprimecrisis die leidde tot de ondergang van Lehman Brothers).*

*Om de financiële situatie van het bedrijf te verbeteren, onderhandelden de vakbonden en het management van Air France over het Transform 2015-plan.*

*Elke personeelscategorie (grondpersoneel, piloten en cabinepersoneel) droeg op zijn eigen manier bij aan het plan.*

*De belangrijkste pilotenvakbond had bedongen dat een van de maatregelen (de bevrozing van de klassen) duidelijk van beperkte duur zou zijn. De inhaalslag zou eind 2014 plaatsvinden. Zij had de piloten hierover in 2012 ook geïnformeerd.*

*De overeenkomst waarover de vakbonden voor cabinepersoneel hebben onderhandeld, was minder expliciet; de maatschappij stelde geen inhaalslag voor.*

*Ik zal me onthouden van commentaar op de 4.000 zaken die onlangs zijn ingediend.*

*Ik wil er echter wel op wijzen dat de UNAC identieke zaken heeft ingediend. In 2022 stelde het Hof van Beroep de werknemers in het gelijk. Het is nu aan het Hof van Cassatie om zich uit te spreken.*

## **> Boeing als enige verantwoordelijk voor ongeval met Alaska 737 Max**

(bron Les Echos) 24 januari 2024 - De druk op Boeing en zijn leidinggevenden is woensdag nog verder opgevoerd door de onthullingen van de Seattle Times over de verantwoordelijkheden van de vliegtuigbouwer bij het ongeluk aan boord van de 737 Max van Alaska Airlines. Volgens het **dagblad van Boeing was het nooduitgangpaneel, dat tijdens de vlucht afscheurde, enige tijd voor het ongeluk gedemonteerd en vervolgens verkeerd gemonteerd, waarbij bouten ontbraken, in de fabriek van Boeing in Renton.**

Als deze informatie wordt bevestigd, zou dit Spirit Aerosystems, de onderaannemer van Boeing die verantwoordelijk is voor de fabricage van de rompen van de 737 Max, van alle verantwoordelijkheid ontslaan. De volledige verantwoordelijkheid voor het ongeluk zou dan bij Boeing liggen, met alle juridische, financiële en imago-gevolgen van dien.

Volgens het artikel in de Seattle Times werd **het werk zelfs naar behoren vastgelegd in de archieven van de vliegtuigbouwer**, zoals vereist is voor elke reparatie of onderhoudsoperatie aan een vliegtuig. Dit **impliceert dat Boeing al op**

**de hoogte was van dit feit.** Maar tot nu toe heeft de vliegtuigbouwer zich altijd verscholen achter het lopende technische onderzoek van de National Transportation Safety Board, die zijn voorlopige rapport nog niet heeft gepubliceerd, ook al heeft zijn hoogste baas, Dave Calhoun, "fouten" toegegeven.

(...)

**In haar eerdere persberichten had Boeing Spirit Aerosystems en haar vestiging in Wichita, waar de rompen van de 737 Max worden gefabriceerd, toch duidelijk tot de prioritaire doelwitten van de maatregelen ter versterking van de kwaliteitscontroles gerekend. Dit liet de mogelijkheid open van een fabricagefout bij haar onderaannemer**

(...)

**Als de volledige verantwoordelijkheid van Boeing wordt bevestigd, zou het falen van de vliegtuigbouwer dubbel worden aangetoond, zowel wat betreft het slechte werk dat is uitgevoerd als wat betreft de kwaliteitscontrole achteraf.** Dit zou het imago van de vliegtuigbouwer, dat al blijvend is aangetast door de twee 737 Max-crashes met Lion en Ethiopian, nog verder aantasten.

Tijdens een TV-programma eerder deze week had de Managing Director van Alaska Airlines, Ben Minicucci, zich al uitgesproken tegen Boeing. "Ik ben meer dan teleurgesteld, ik ben boos", zei hij. **De CEO van United Airlines, Scott Kirby, die ook een van de beste klanten van Boeing is, uitte op zijn beurt ook zijn "teleurstelling" en overwoog zelfs de mogelijkheid om een order voor de 737 Max 10, het nieuwste model in de 737-familie, waarvan de certificering enkele jaren achterloopt, in twijfel te trekken.**

***Mijn commentaar:** De Amerikaanse regelgevende instantie voor de burgerluchtvaart (FAA) kondigde woensdag aan dat ze een uitgebreid programma van onderhoud en inspecties had opgezet om de Boeing 737 MAX 9's, die na het ongeluk aan de grond werden gehouden, weer in de lucht te krijgen.*

*Het agentschap heeft ook de productieverhoging van de 737 MAX bevroren. Boeing kan doorgaan met het produceren van MAX-vliegtuigen op het huidige maandelijkse niveau, maar kan het niet verhogen.*

*De FAA heeft geen schatting gegeven van hoe lang de beperking zal duren.*

**> Ryanair klaar om Boeing 737 max 10's te kopen die andere luchtvaartmaatschappijen niet willen**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 29\* januari 2024 - **Ryanair is bereid orders voor de Boeing 737 MAX 10 terug te nemen als andere luchtvaartmaatschappijen deze willen annuleren (...)**

)

United Airlines CEO Scott Kirby uitte onlangs zijn twijfels over de MAX 10

(...)

Ryanair Group CEO O'Leary gaf vandaag in Dublin toe dat er problemen waren met de Boeing MAX familie en drong er bij de fabrikant op aan om "de kwaliteit te verbeteren". Hij voegde er echter aan toe dat hij de MAX 10 als "transformationeel" zag en als onderdeel van de strategie van zijn bedrijf. **Voor de juiste prijs is hij bereid om bestellingen van andere luchtvaartmaatschappijen te accepteren.** Neil Sorahan, financieel directeur van Ryanair, prees de MAX tijdens de presentatie op maandag. "De MAX is een geweldig vliegtuig. We kijken ernaar uit om zoveel mogelijk -200's en 10's in handen te krijgen, zodat we onze groeiplannen voor de komende jaren kunnen realiseren."

(...)

**De meerderheid van Ryanair's vliegtuigen zijn van het oudere type 737-800, die uiteindelijk plaats zullen maken voor MAX-toestellen.**

**Ryanair heeft momenteel 136 MAX 200's in dienst. De -200 is een variant van de MAX 8, met meer stoelen, oplopend tot 200.**

De MAX 10, die nog gecertificeerd moet worden, zal binnenkort 230 passagiers kunnen vervoeren. Naast de vaste order voor 150 vliegtuigen heeft Ryanair ook een optie genomen op nog eens 150 MAX 10's. De eerste vliegtuigen van dit type moeten in 2027 in Ierland arriveren.

***Mijn commentaar: Ryanair is niet alleen een luchtvaartmaatschappij. Het is ook een bedrijf dat vliegtuigen koopt en doorverkoopt.***

*Ryanair heeft de gewoonte om crisissen aan te grijpen om grote bestellingen van vliegtuigen te plaatsen bij Boeing, waardoor het gereduceerde prijzen kan krijgen.*

*Het deed dit in 2002 (9/11 crisis) en in 2009 (subprime crisis, faillissement van Lehman Brothers).*

*De initiële investering is laag, ongeveer 5% van de uiteindelijke prijs, wat de risico's beperkt. Het saldo bij levering is 85% van het totaal.*

*Ryanair aarzelt niet om een deel van de vliegtuigen door te verkopen (tegen prijzen die dicht bij de aankooprijzen liggen) aan concurrenten die geen bevredigende leveringsslots van Boeing krijgen.*

*De vliegtuigen waarop deze doorverkoop betrekking heeft, zullen Ryanair tijdens hun exploitatie dus vrijwel niets hebben gekost.*

**> Vliegtuiglawaaï, het zwaard van Damocles boven Franse luchthavens**

(bron Les Echos) 28 januari 2024 - We vergeten het vaak, maar CO2 is niet het enige probleem van het luchtvervoer. Met de toename van het verkeer staat ook de kwestie van geluidsoverlast weer bovenaan de agenda. Zozeer zelfs dat er opnieuw spanningen zijn ontstaan tussen luchthavens en omwonendenverenigingen, wat zou kunnen leiden tot een gedwongen vermindering van het verkeer, zowat overal in Frankrijk. **Niet minder dan tien grote Franse luchthavens worden momenteel onderworpen aan een geluidseffectbeoordeling, wat zou kunnen leiden tot beperkingen op hun activiteiten.** Hieronder vallen de Parijse luchthavens Roissy-CDG, Orly en Le Bourget, maar ook Beauvais, Toulouse, Marseille, Bordeaux, Lille, Nantes en Basel-Mulhouse. Nice kan binnenkort aan de lijst worden toegevoegd. Deze "EIAE" (Étude d'impact selon l'approche équilibrée) studies zijn allemaal gelanceerd door de prefecten in de afgelopen maanden, na een lange juridische strijd gevoerd door een twintigtal milieuverenigingen en omwonenden van luchthavens, die helemaal naar de Raad van State zijn gestapt om de actualisering te verkrijgen van de strategische geluidsbelastingkaarten (CSB), die de blootstelling aan lawaai rond luchthavens meten, en de omgevingslawaaipreventieplannen (PPBE), die de middelen bevatten om deze blootstelling te verminderen.

**Vervolgens is gebleken dat voor de meeste betrokken luchthavens** (met meer dan 50 000 vluchten van burgerluchtvaartuigen per jaar) **de blootstelling van omwonenden aan lawaai**, beperkt tot 55 dB overdag en 50 dB 's nachts, **sinds 2018 is verslechterd en dat de doelstellingen inzake geluidsbeperving niet zijn gehaald.** Alleen de luchthaven van Lyon, met zijn dunbevolkte omgeving, valt binnen de limieten.

Deze situatie heeft de prefecten gedwongen om deze "EIAE" -studies te lanceren, die nu niet worden toevertrouwd aan het Directoraat-generaal voor de Burgerluchtvaart, maar aan onafhankelijke adviesbureaus. Het doel is oplossingen te vinden om de blootstelling van omwonenden aan lawaai te verminderen en tegelijkertijd de activiteiten en economische belangen van de luchthaven zoveel mogelijk te beschermen, in overeenstemming met de "evenwichtige aanpak". Dit kan bijvoorbeeld door minder lawaaierige vliegtuigen te bevoordelen, vliegtuigtrajecten te optimaliseren of de ontwikkeling van land rond luchthavens beter te controleren. Als laatste redmiddel **lijken verkeersbeperkingen en annuleringen van vluchten waarschijnlijk in de meest overbelaste gebieden, zoals de regio Île-de-France.** Vandaar de bezorgdheid van de Franse luchtvaartindustrie, geleid door luchthavens, aan het begin van een nieuwe groeicyclus. Geluidsoverlast is een grote zorg, net als CO2-uitstoot," zegt een woordvoerder van de Franse Luchthavenunie (UAF). Maar de strijd tegen geluidsoverlast moet het onderwerp zijn van een evenwichtige aanpak en mag niet worden misbruikt om overhaast exploitatiebeperkingen op te leggen".

De federatie van luchtvaartprofessionals (FNAM), die de belangrijkste Franse luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt, waaronder Air France, volgt dezelfde lijn. "De FNAM zal er nauwlettend op toezien dat de internationale regelgeving wordt

nageleefd, die bepaalt dat beperkende exploitatiemaatregelen alleen als laatste redmiddel mogen worden genomen en de negatieve economische en sociale gevolgen voor Frankrijk en de betrokken regio's tot een minimum moeten beperken".

**De spanning zal aanhouden. De resultaten van de effectstudies die momenteel worden uitgevoerd, moeten worden onderworpen aan een openbare raadpleging,** na advies van de Adviescommissie voor het milieu en de Controleautoriteit voor luchthavenhinder (Acnusa). **De Europese Commissie heeft vervolgens drie maanden de tijd om advies uit te brengen over de ministeriële besluiten die beperkingen opleggen.**

Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens zijn bemoedigd door de recente beslissing van de Europese Commissie om het verkeersreductieplan op de luchthaven van Amsterdam ongeldig te verklaren omdat het principe van een evenwichtige aanpak niet werd gerespecteerd. Maar verenigingen en volksvertegenwoordigers zijn net zo vastbesloten om de overlast te verminderen zonder zich om dergelijke overwegingen te bekommeren.

**Een vijftigtal volksvertegenwoordigers uit de regio's Île-de-France en Oise,** waaronder de burgemeester van Gonesse, in de buurt van Roissy, hebben **al een openbare raadpleging in maart aangekondigd, ten gunste van een beperking van de vluchten en een verbod tussen 22.00 en 6.00 uur op Roissy-CDG, Orly, Le Bourget en Beauvais. Op Orly werd tijdens de raadpleging over de vorige PPBE al aanbevolen om de avondklok met een half uur te verlengen, momenteel van 23.30 tot 6.00 uur, om dichterbij de 8 opeenvolgende uren slaap te komen die door de WHO worden aanbevolen. Maar ook een vermindering van het aantal vluchten, dat al beperkt is tot 250.000 per jaar.**

In Toulouse, de thuisbasis van Airbus, vragen gekozen leden van de meerderheid en tegenstanders om een avondklok van middernacht tot 6 uur 's ochtends. Hetzelfde geldt voor Bordeaux en Marseille. In Nantes, waar sinds 2022 een avondklok geldt van middernacht tot 6 uur 's ochtends, beveelt een rapport van de Senaat aan om deze te verlengen van 21 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends voor het opstijgen. En niemand lijkt bereid tot een compromis. Er komt een nieuwe generatie decreten", zegt Acnusa-voorzitter Gilles Leblanc. Frankrijk is achterop geraakt. Maar de lengte van de procedure wakkert de spanningen aan", betreurt hij. Het zou beter zijn geweest om de problemen sneller aan te pakken, door een rigoureuzer routebeheer, het uitzetten van de meest lawaaiërige vliegtuigen en vooral meer samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en verkeersmanagers, om vluchten te vermijden die de avondklok overschrijden en vluchten die niet van groot economisch belang zijn".

***Mijn commentaar: Minder lawaai en minder CO2-uitstoot zijn verschillende zaken, maar vanuit het oogpunt van de luchtvaartmaatschappijen zijn de oplossingen vergelijkbaar.***



*De belangrijkste oplossing is het vervangen van oude vliegtuigen door nieuwe modellen om :*

- . reducties in brandstofverbruik (en CO<sub>2</sub>-uitstoot) van ongeveer 20%;*
- . geluidsreducties tot 30%.*

*Zal dit voldoende zijn om de omwonenden tevreden te stellen? Andere mogelijkheden worden onderzocht, zoals het wijzigen van de aanvliegroutes van de luchthaven.*

*Als er maatregelen worden genomen om de avondklok te verlengen, zullen de goedkope luchtvaartmaatschappijen die op de betrokken luchthavens zijn gevestigd het hardst worden getroffen. Hun model is gebaseerd op een maximaal gebruik van vliegtuigen gedurende de hele dag.*

*Op Orly zou Transavia France, dat goed is voor een derde van de activiteiten, zwaar getroffen worden.*



## **Speciale consolidatie in Europa**



### **> Brussel schudt Lufthansa wakker met onderzoek naar overname ITA Airways**

(bron La Tribune) 24 januari 2024 - Als het gaat om mededingingsregels, houdt **de Europese Commissie** de zaken nauwlettend in de gaten en aarzelt niet om een onderzoek in te stellen als dat nodig is. Dit werd dinsdag opnieuw geïllustreerd **met de aankondiging van de opening van een "diepgaand onderzoek" naar de geplande overname van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways** (opvolger van Alitalia) **door de Duitse groep Lufthansa**, momenteel Europa's grootste luchtvaartmaatschappij.

In een persbericht gaf de Europese Commissie een "voorlopige" beoordeling dat de transactie "de concurrentie zou kunnen verminderen (...) op verschillende korte- en langeafstandsroutes" van en naar Italië. **De bezwaren van Brussel hebben met name betrekking op de routes tussen Italië en de landen in Centraal-Europa, waar naar verluidt te weinig concurrentie is.**

In reactie op deze aankondiging zei Lufthansa dinsdag dat het er vast van overtuigd was dat de transactie aan het eind van het onderzoek zou worden goedgekeurd. De

groep benadrukte dat het "nauw en constructief zal blijven samenwerken met de Commissie" met het oog op een snelle afronding van het huidige onderzoek. De Duitse luchtvaartmaatschappij beweert dat de verwerving van een belang in ITA een "algemeen positief effect" zal hebben op de concurrentie in Italië en Europa.

De overname door Lufthansa werd op 30 november

aangemeld bij **de Europese Commissie**, de mededingingswaakhond van de EU.

"Op 8 januari 2024 heeft Lufthansa toezeggingen gedaan om bepaalde problemen te verhelpen", maar deze "waren niet voldoende (...) om de geuite bezwaren duidelijk weg te nemen", legt de Commissie uit.

De Commissie heeft **nu 90 werkdagen, d.w.z. tot 6 juni 2024, om tot een besluit te komen**. "Het instellen van een diepgaand onderzoek loopt niet vooruit op de uitkomst van de procedure", aldus de Commissie, die de mogelijkheid heeft om de transactie te verbieden of goed te keuren als zij van mening is dat er voldoende garanties zijn geboden.

(...)

***Mijn commentaar:** De Europese Commissie heeft vier maanden de tijd om haar mening te geven over deze voorgestelde overname.*

*Naar mijn mening is het gebrek aan concurrentie op de in het artikel genoemde routes eerder het gevolg van een beperkte markt dan het gevolg van de overname van ITA door Lufthansa.*

*In dit soort situaties hebben er al uitwisselingen plaatsgevonden tussen de verschillende partijen. Het zou verbazingwekkend zijn als de Europese Commissie aanzienlijke aanvullende beperkingen zou opleggen.*

## > **IAG: EU stelt onderzoek in naar overname Air Europa**

(bron: CercleFinance) 25 januari 2024 - **De Europese Commissie is een diepgaand onderzoek begonnen om de voorgenomen verwerving van de volledige zeggenschap over Air Europa door International Consolidated Airlines (IAG) te toetsen** aan de EU-concentratieverordening.

De Commissie is voorlopig bezorgd dat de transactie de concurrentie zou kunnen beperken op de markt voor luchtvervoerdiensten voor passagiers op verschillende binnenlandse, korte- en langeafstandsroutes van en naar Spanje.

**De Commissie heeft tot 7 juni 2024 de tijd om een besluit te nemen.** De inleiding van een diepgaand onderzoek loopt niet vooruit op de uitkomst van het onderzoek.

Margrethe Vestager, Vicevoorzitter van de Commissie en belast met het mededingingsbeleid, verklaarde: **"IAG en Air Europa zijn toonaangevende luchtvaartmaatschappijen in Spanje en belangrijke leveranciers van**

**connectiviteit binnen Spanje en tussen Spanje, de rest van Europa en Latijns-Amerika.** Met ons diepgaand onderzoek willen we ervoor zorgen dat de transactie geen negatieve invloed heeft op de prijzen of de kwaliteit van de luchtvervoerdiensten voor passagiers van en naar Spanje".

***Mijn commentaar:** Ook hier heeft de Europese Commissie vier maanden de tijd om zich uit te spreken.*

*In tegenstelling tot de voorgestelde overname van ITA door Lufthansa, zou de voorgestelde overname van Air Europa door Iberia, een dochteronderneming van IAG, leiden tot een sterke vermindering van de concurrentie op de aangegeven markten.*

*Het is waarschijnlijk dat de Europese Commissie maatregelen zal opleggen die verder gaan dan de eenvoudige teruggave van slots op Spaanse luchthavens.*

*Routes die momenteel worden geëxploiteerd door Air Europa zouden kunnen worden toevertrouwd aan luchtvaartmaatschappijen die geen deel uitmaken van de IAG-groep.*

*Volotea heeft al aangeboden deze routes over te nemen.*

## > **SAS geeft een update over het Chapter 11-proces in de Verenigde Staten**

(bron Air Journal) 25 januari 2024 - **SAS heeft aangekondigd dat het op 23 januari een gewijzigd Chapter 11 Plan of Reorganization (het "Chapter 11 Plan") en een bijbehorende Disclosure Statement ("Disclosure Statement") heeft ingediend bij de Amerikaanse faillissementsrechtbank voor het zuidelijke district van New York.**

Deze documenten bevatten onder andere de belangrijkste stappen in het Chapter 11-proces en financiële prognoses voor de gereorganiseerde SAS. Het Chapter 11 Plan en de Disclosure Statement blijven onderworpen aan verdere wijzigingen en goedkeuring van de rechtbank. Zoals eerder aangekondigd door SAS in het persbericht van 4 november 2023, is het Chapter 11

Plan bedoeld om een transactie te implementeren met een totale investering in de gereorganiseerde SAS van \$1,2 miljard.

(...)

**SAS verwacht momenteel tegen het einde van de eerste helft van 2024 uit het Chapter 11-proces te komen.**

SAS kondigde eind november aan dat het goedkeuring had gekregen van de

Amerikaanse faillissementsrechtbank om een investeringsovereenkomst aan te gaan met het winnende consortium van Castlake, Air France-KLM, Lind Invest ApS en de Deense overheid. De investering van Air France-KLM vertegenwoordigt een totaal van USD 144,5 miljoen, waarvan USD 109,5 miljoen in gewone aandelen en USD 35 miljoen in converteerbare obligaties met onderpand. Na afronding van de transactie heeft de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep een belang van 19,9% in het aandelenkapitaal van SAS en 4,8% in de converteerbare obligaties. Castlake zal 32% van het kapitaal in handen hebben (55,2% van de converteerbare schuld) en de Deense overheid 25,8%.

***Mijn commentaar:*** Wanneer een bedrijf (in de Verenigde Staten) een faillissement aanvraagt onder Chapter 11, wordt een deel van de schulden kwijtgescholden. Het bedrijf wordt geherstructureerd en personeelscontracten worden soms ingekrompen.

*Het herstel van SAS hangt af van het einde van dit proces.*

*De deadlines die werden aangekondigd bij de aankondiging van de investeringsovereenkomst (met het consortium bestaande uit Castlake, Air France-KLM, Lind Invest ApS en de Deense overheid) moeten worden gerespecteerd.*

## > Sterke business voor TAP in 2023, gestimuleerd door langeafstandsdiensten

(bron Journal de l'Aviation) 25 januari 2024 - **TAP Air Portugal is terug van weggeweest en de potentiële biedingen voor een belang zullen alleen maar hoger worden.** De Portugese nationale luchtvaartmaatschappij vervoerde in totaal 15,9 miljoen passagiers, 2,1 miljoen meer dan het jaar ervoor (een groei van 15,2%).

**De gemiddelde bezettingsgraad voor alle vluchten bereikte 80,8%, 0,7 punten hoger dan voor de pandemie.** RPK steeg met 16% ten opzichte van 2022 en met 1,4% ten opzichte van 2019. Alle segmenten van het netwerk van TAP zijn gegroeid ten opzichte van 2022 en de luchtvaartmaatschappij zit dicht bij het verkeer van 2019 (op 93%). Aan de andere kant ligt het verkeer op routes naar Brazilië, de Verenigde Staten en de autonome regio's van de Azoren en Madeira boven het niveau van vóór de pandemie.

TAP Portugal geeft echter toe dat het nu met minder vliegtuigen vliegt en minder slots heeft op de luchthaven van Lissabon dan in 2019, als gevolg van de verplichtingen van het herstructureringsplan dat is opgesteld door de Europese Commissie en waaraan het bedrijf nog tot 2025 is onderworpen.

***Mijn commentaar:*** Eén cijfer illustreert de moeilijkheden die TAP ondervindt bij het in evenwicht brengen van haar boeken.

*Haar gemiddelde bezettingsgraad heeft moeite om boven de 80% te komen, terwijl Europese maatschappijen in het beste geval boven de 85% zitten en low-cost maatschappijen zelfs boven de 90-95%.*

*De Air France-KLM-groep boekte bijvoorbeeld een bezettingsgraad van 84% in 2022, ondanks de problemen in verband met het conflict in Oekraïne.*

## Beurs persoverzicht

### > Air France-KLM en andere luchtvaartmaatschappijen gesteund door easyJet's vooruitzichten

(bron BFM Beurs) 24 januari 2024 - **EasyJet heeft het** eind vorig jaar behoorlijk goed gedaan. De Britse low-cost luchtvaartmaatschappij publiceerde goede resultaten over het eerste kwartaal van haar boekjaar 2023-2024, dat wil zeggen van oktober tot december.

De groep **rapporteerde een omzetgroei van 22%** tot £1,8 miljard over de periode, **iets beter dan de consensus van** £1,778 miljard volgens UBS.

"Ancillary revenues (+6% jaar-op-jaar per stoel)", d.w.z. inkomsten uit bepaalde diensten zoals de keuze van cabineplaatsing, "maar ook ticketinkomsten (+2% jaar-op-jaar per stoel), stimuleerden EasyJet's inkomsten per stoel (+3% jaar-op-jaar) in het eerste kwartaal", verklaart Yi Zhong, analist bij het onafhankelijke onderzoeksbureau AlphaValue.

Het verlies voor belastingen bedroeg £126 miljoen, minder dan de consensusverwachting van £155 miljoen.

Stifel merkt ook op dat **de groep in de toekomst geen zwakke rendementen ziet.**

Voor het tweede kwartaal, d.w.z. van januari tot maart, voorspelt EasyJet een stijging van de inkomsten per stoel "in de mid-single digits", d.w.z. van ongeveer 5%.

(...)

**Wat het zomerseizoen betreft, legde EasyJet uit dat de trend goed was in termen van inkomsten per stoel in de tweede helft van het jaar**, d.w.z. vanaf april. Zowel de opbrengsten als de beladingsfactoren stegen jaar-op-jaar voor zowel het derde als het vierde kwartaal.

Na deze aankondigingen steeg EasyJet rond 14.45 uur met 3% op de Londense beurs, waardoor andere Europese luchtvaartgroepen werden meegesleurd. Air France-KLM steeg 4,2%, IAG (moedermaatschappij van Iberia en British Airways) 2,6% en Lufthansa 3,5%.

"Dit is de eerste luchtvaartmaatschappij die commentaar geeft op de gevolgen van de situatie in het Midden-Oosten en de impact is niet zo groot. Dit is ook geruststellend voor de sector als geheel", legt Yi Zhong uit.

**"De vooruitzichten van de groep voor de rendementen in de komende drie**

kwartalen, vooral de komende zomer, zijn ook positief voor de andere luchtvaartmaatschappijen", voegt de analist toe. **Air France-KLM publiceert haar resultaten voor het vierde kwartaal en het hele jaar 2023 op 29 februari.**

**Mijn commentaar:** *In deze tijd van het jaar hebben lagekostenmaatschappijen weinig zicht op de verkoop voor het zomerseizoen.*

*Daarom is het moeilijk om te vertrouwen op de prognoses van easyJet als indicatie van hoe 2024 eruit zal zien voor de luchtvaartmaatschappijen.*

*IAG, Lufthansa en Air France-KLM presenteren hun resultaten voor 2023 begin maart. Hun prognoses voor 2024 zullen betrouwbaarder zijn en nauwlettend in de gaten worden gehouden.*

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 26 januari op 12,10 euro. Het aandeel steeg deze week met +5,27%.**

**Sinds het begin van het jaar heeft de koers van het Air France-KLM aandeel 12% verloren.**

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023, 17,77 euro op 19 juni 2023 en 13,68 euro op 1 januari 2024.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 17,24 euro** (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

**Mijn commentaar:** *Wat betreft de stijging van de aandelenkoers, nodig ik u uit om het laatste artikel hierboven te lezen: "De vooruitzichten van easyJet wegen op Air France-KLM en de andere luchtvaartmaatschappijen".*

> **Brandstofprijzen deze week**

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op \$115, vergeleken met \$94 eind juni en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.**

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$ 4 tot \$ 83 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 joeg de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

**Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.

Deze week is de prijs met \$ 4 gedaald tot \$ 32.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 is de spread systematisch hoger dan \$ 30.

## Goed om te weten

### > Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

**Mijn opmerking:** Als u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.



[Ga naar mijn website](#) om je PEE te deblokken.

## > **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

**Mijn commentaar:** Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM](#).

## **Details**

**Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.**

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

**U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...**

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.**

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

**| François Robardet**

**voormalig directeur van Air France-KLM.**



## Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.531 mensen ontvangen dit persoverzicht live