

Werknemers Air France breken zwijgplicht



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 1004, 17 februari 2025

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Vorige week werd het rapport van de onderzoekseenheid van Radio France "Geconfronteerd met seksuele intimidatie en aanranding, verbreken werknemers van Air France de wet van het zwijgen" opgepikt door vele media.

In deze brief vindt u het persbericht van Radio France, de reactie van Air France en het handvest "Optreden tegen geweld en pesterijen op het werk".

Ik had gepland om in detail te spreken over het OMNES-seminarie in juni 2024 met als titel "Ecologische overgang: uitdagingen, gevolgen en sociale dialoog".

Gezien de huidige situatie zal ik dat volgende week doen. Als voorproefje kunt u de samenvattende brochure bekijken op [de OMNES-website](#).

Veel leesplezier!
François

De brief van maandag

Inhoud :

Geconfronteerd met seksuele intimidatie en aanranding doorbreken Air France medewerkers de zwijgwet

Schiphol Group kondigt positieve resultaten aan voor 2024 en investeert in toekomstige groei

Wordt Air Europa Chinees?

Ryanair trekt zich terug van Europese markten door verhoging vliegbelastingen

Comac, de Chinese rivaal die de strijd tussen Boeing en Airbus wil verstoren

Vliegtuigfabrikant ATR presenteert zijn plannen voor een nieuw model en hogere productiesnelheden

Thales, Amelia en Breakthrough Energy Contrails lanceren een van 's werelds grootste tests om contrail te vermijden

> Geconfronteerd met seksuele intimidatie en aanranding, verbreken werknemers van Air France de wet van het zwijgen

(bron Radio France) 14 februari 2025

Mijn commentaar: Allereerst gaan mijn gedachten uit naar de slachtoffers.

Degenen die de moed hebben gehad om hun identiteit bekend te maken en alle anderen.

De gemelde daden, waarvan sommige plaatsvonden in het bijzijn van getuigen, zijn onuitsprekelijk.

Het management van Air France heeft aangegeven dat in veel gevallen sancties zijn opgelegd (in 2023-2024 zijn 39 gevallen door Air France verzameld en in deze periode zijn 11 sancties opgelegd).

De procedures werden uitgevoerd in overeenstemming met het anti-intimidatiehandvest van Air France dat in 2020 werd ondertekend door de meeste vakbonden die het grond- en cabinepersoneel vertegenwoordigen, maar niet door de vakbonden van de piloten.

De voorzitter van de SNPL legde uit dat de SNPL het handvest van Air France tegen intimidatie niet had ondertekend omdat "het niet is aangepast aan ons nomadische leven", zei hij. We hebben fundamentele principes in onze samenleving, zoals het vermoeden van onschuld. Vaak kan het bedrijf de zaak niet snel afsluiten, zelfs als er geen prima facie zaak is. Als gevolg daarvan

beschuldigen ze ten onrechte een persoon die in feite heel weinig had om zich voor te schamen".

Ik sta perplex van deze uitleg.

Regels en wetten zijn er om grenzen te stellen.

Het is onaanvaardbaar om geen grenzen te stellen omdat sommige mensen ten onrechte beschuldigd zouden kunnen worden.

Je kunt de volledige reactie van Air France en het handvest "Optreden tegen geweld en pesterijen op het werk" vinden op [mijn blog](#).

Lees het artikel :

"Laat elegantie steeds hoger vliegen". Dit was de slogan van de nieuwste reclamecampagne van Air France, ondersteund door een clip waarin een vrouw gekleed in een jurk met een oneindige sleep de trappen van de Eiffeltoren beklimt, op een liedje van Juliette Armanet. Achter de glamour ontdekte de onderzoekseenheid van Radio France een heel andere realiteit: dat seksistisch en seksueel geweld aan de orde van de dag is binnen het bedrijf en, volgens talloze ooggetuigenverslagen en exclusieve documenten, deel lijkt uit te maken van de bedrijfscultuur.

De meeste stewardessen die ons in vertrouwen wilden nemen, gebruiken hun echte voornaam, omdat ze, naar eigen zeggen, "de schaamte van kant willen laten veranderen". Onder hen is Mathilde, een stewardess die al meer dan twintig jaar voor Air France werkt. "Seksistisch gedrag maakt deel uit van mijn dagelijks leven en ik heb geleerd ermee om te gaan", zegt ze. Maar in oktober 2021 vertrekt Mathilde voor twee dagen op een rotatie Parijs-Casablanca via Londen.

De purser, haar directe superior, was niet van plan haar te laten gaan, zelfs niet midden in een vlucht: "Toen ik mijn uitrusting aan het klaarmaken was, hurkte ik neer, hij hield me met zijn handen bij mijn heupen vast en zette zijn geslacht tegen mijn rug. Ik zeg dat hij moet stoppen en hij antwoordt: 'Maar je beseft niet hoezeer je me opwindt. Hij slaat me tegen de ovens met beide handen op mijn borsten en ik duw hem weg voordat ik mijn toevlucht zoek in de cockpit."

Een tweedaagse beproeving voor een stewardess

Enmaal aangekomen op onze bestemming in Casablanca ging de beproeving verder. Mathilde voelde zich erg ziek, dus besloot ze niet met de rest van de bemanning iets te gaan drinken en ging ze alleen naar de spa. Op weg naar buiten werd ze bij de receptie opgewacht door de stewardess die haar in het vliegtuig had mishandeld: "Hij trok me naar zich toe en kustte me, in het bijzijn van het personeel

van de spa. Ik duwde hem weg en zei: 'Ben je gek? Toen maakte hij de knoop in mijn badjas los, ik had mijn zwemkleding aan en hij zei tegen me: 'Ah, ik wist zeker dat je goed verzorgd was'. En op de terugvlucht hetzelfde, ik maakte mijn spullen klaar en hij pakte mijn hand en legde die op zijn erecte pik".

Mathilde was op dat moment als versteend: "Ik zit midden in mijn werk, ik zeg tegen mezelf: de passagiers zitten vlak naast me, ik kan niet schreeuwen of uit de deur van het vliegtuig springen of mezelf opsluiten in de toiletten, ik moet voor de passagiers zorgen!

Terug in Parijs waarschuwde Mathilde onmiddellijk een van haar directe superieuren. "Ik vertelde haar dat ik me niet zo goed voelde, dat ik een rotatie had gedaan met een cabin attendant die het me moeilijk maakte, en ze antwoordde: 'Oh echt, hoe heet hij? Ik was stomverbaasd.

In juni 2022 diende Mathilde een klacht in en een politieagent verwoordde wat ze had meegemaakt: "intimidatie en aanranding". Volgens het parket van Nanterre wordt de klacht nog onderzocht. Bij Air France werd Mathilde's zaak echter snel geseponneerd. "Mij is verteld dat hij het ontkende. Dat is me verteld. Het is zijn woord tegen het mijne. En zijn woord is duidelijk meer waard dan het mijne", zegt Mathilde. Heeft Air France geprobeerd contact op te nemen met de medewerkers van de spa? Het bedrijf gaf geen antwoord op dit punt, maar een bron dicht bij het management legde uit dat het niet haar rol was om "de plaats van de politie in te nemen".

Het gedrag van deze cabin attendant lijkt echter bekend te zijn binnen Air France. Hij weerlegt de beschuldigingen van Mathilde volledig. Hij wijst erop dat "het interne onderzoek van Air France heeft geleid tot het seponeren van de zaak" en beweert dat hij "dit soort gedrag nooit heeft meegemaakt binnen het bedrijf". Twee stewardessen vertelden ons echter dat ze getuige waren geweest van intimidatie door deze stewardess.

"Een droom die veranderde in een nachtmerrie

Het verhaal van Mathilde staat niet op zichzelf. Juliette had een soortgelijk verhaal. Ze is al zes jaar stewardess bij Air France en vertelt dat ze meermaals seksueel werd geïntimideerd, altijd door meerderen, met name tijdens een vlucht Parijs-Caracas in 2019: "Het begon met ongezonde opmerkingen die in mijn oor werden gefluisterd, zoals lichtelijk wellustige liedjes. Hij zei tegen me: 'Als we bij de tussenstop zijn, ontmoeten we elkaar in je kamer'. Sommige handen gingen naar mijn heupen. Toen we bij de halte aankwamen, wilde hij naast me zitten in de bus, en dat ging zo door, hij bleef maar voorstellen dat we elkaar in de kamer zouden ontmoeten. De volgende dag deed hij het weer, en het ging door tot het einde van de dienst." Na nog een episode van intimidatie, dit keer op een vlucht van Parijs naar Bamako, besloot Juliette ook de feiten te melden aan het management: "Ik

werd gehoord door de afdeling Kwaliteit van Leven op het Werk. Ze vertelden me dat het ernstig was en dat ze de rest van het werk gingen doen, dat ik gelijk had om me uit te spreken omdat Air France hier echt tegen vecht. Maar daarna niets meer.

Juliette bleef meer dan zes maanden zonder nieuws, hoewel een anti-intimidatiehandvest bepaalt dat alle meldingen binnen maximaal acht weken moeten worden behandeld. Volgens dit charter moet de manager die de melding ontvangt, deze op schrift stellen. Maar Juliette's getuigenis was dat niet: "Ik realiseerde me dat de afdeling Kwaliteit van Leven op het Werk me een document had moeten laten ondertekenen en dat dit nooit was gebeurd. Zonder dit document kon Air France geen intern onderzoek uitvoeren. Het is zeer waarschijnlijk dat ik alleen een vergadering had en dat er daarna niets werd gedaan.

Deze episode was bijzonder moeilijk voor Juliette: "Ik raakte in een depressie. Het is moeilijk, want het was een droom om stewardess te worden en bij Air France te gaan werken, en het veranderde in een nachtmerrie. Het is niet normaal om seksuele roofdieren aan boord van onze vliegtuigen te houden. Zowel voor ons stewardessen als voor de passagiers. Air France beschermt de agressors, niet de stewardessen".

Bij navraag **ontkent Air France categorisch de agressors te beschermen en verzekert het bedrijf dat het "zero tolerance" toepast, met "sancties die kunnen variëren van een schriftelijke waarschuwing tot ontslag"**. Maar andere getuigenissen, zoals die van Julie, al zes jaar stewardess, ondermijnen deze bewering. Julie vertelt dat ze werd aangevallen tijdens een tussenlanding in 2019, terwijl de hele bemanning in de kamer van de gezagvoerder zat. Een steward die naast haar zat, raakte haar borst aan ondanks haar protesten. Ze probeerde haastig weg te gaan, maar de steward pakte haar borst vast, aangemoedigd door de piloot die lachend zei: "Vooruit, raak haar aan!". Zodra ze terugkeerde in Parijs, meldde ze het incident aan de luchtvaartmaatschappij, die haar ontbood om een excuusbrief van de steward te overhandigen, zoals Julie's advocaat, Mylène Hadji, vertelt: "Hij legde uit dat hij erg moe was, dat hij champagne had gedronken. Hij zei ook dat het hem speet dat hij haar pijn had gedaan. We hebben het hier over aanranding! De feiten worden dus gebagatelliseerd. Maar bovenal, aan het einde van deze brief schrijft Air France haar een zin voor: "Ik verklaar dat ik de excuses van de heer aanvaard". De directie van Air France vraagt haar in feite om zich ertoe te verbinden geen gerechtelijke stappen te ondernemen tegen de steward en het bedrijf. Het ontmoedigen van een slachtoffer om een klacht in te dienen is volgens het Wetboek van Strafrecht echter strafbaar met drie jaar gevangenisstraf en een boete van 45.000 euro."

"Een bekende en gewaardeerde bedrijfscultuur".

Dominique stemde ook in met een gesprek met de onderzoekseenheid van Radio France. In 2021 meldde ze zich bij het management na een avondje uit in een

restaurant, waarbij ze vertelde te zijn lastiggevallen door twee piloten. "Tijdens het eten maakten ze obscene opmerkingen. Toen ik het restaurant verliet, liet ik per ongeluk mijn creditcard vallen, die voor de voeten van de chauffeur viel. Hij spreidde vervolgens zijn benen, pakte het op en wreef ermee over zijn geslacht voordat hij het in zijn mond stopte. Vervolgens loopt hij over de tafel, steekt naar mijn gezicht en ik begrijp dat hij wil dat ik mijn bankkaart met mijn mond ophaal."

Een van de piloten, gecontacteerd door de onderzoekseenheid van Radio France, beweert "vrijgesproken" te zijn door zijn management. De tweede gaf geen antwoord. Dominique, die het incident ook heeft gemeld aan het management, houdt vol dat ze geen feedback heeft ontvangen van over mogelijke sancties, hoewel een steward die aanwezig was in het restaurant haar versie van de gebeurtenissen bevestigde. Het gedrag van een van de twee piloten is ook als intimidatie gemeld door een andere vrouwelijke piloot.

Angst is ook wat Caroline ervan weerhield om de talrijke incidenten van intimidatie en aanranding te melden waarvan ze zegt het slachtoffer te zijn geweest tijdens haar carrière bij Air France: "Aanranding en intimidatie maken deel uit van de bedrijfscultuur, zijn bekend en worden gewaardeerd. Ik ben betast, betast, beledigd en voor 'hoer' uitgescholden op een heel gewone manier. Mijn leidinggevende vertelde me dat ik een hoofd had voor 'pijpen'. Ik heb collega's gehad die zich tegen me aan wreven, me tegen een scheidingswand klemden, hun bekken tegen mijn billen drukten en me in mijn rug schopten. Elke keer dat er iets met me gebeurde, werd het gezien als iets heel grappigs. Hoe kun je dan klagen? Vooral omdat **je het gevoel hebt dat als je je uitspreekt, je jezelf in gevaar brengt omdat je een verwijt krijgt en dat als je je meerdere, of erger nog een kapitein, in twijfel trekt, je weet dat ze je het leven zuur zullen maken.**"

Een explosief rapport

Air France legt uit dat alle werknemers op dezelfde manier worden behandeld, ongeacht hun functie of hiërarchisch niveau. In juni 2022 plaatste het directiecomité van het bedrijf een verklaring op het interne netwerk gericht aan de 40.000 werknemers. In deze video, die de onderzoekseenheid in handen kreeg, verklaarde Anne Rigail, algemeen directeur van Air France, dat er "rekening moet worden gehouden met de slachtoffers" en dat de Air France-regels "zonder zelfgenoegzaamheid moeten worden toegepast": "Het is een kwestie van respect voor de 40.000 Air France-medewerkers en het beschermen van het imago van ons bedrijf", concludeerde ze.

Ook hier lijkt deze officiële lijn te worden ondermijnd door **een auditrapport van september 2024**, opgesteld in opdracht van het Sociaal en Economisch Comité van Air France, waar de onderzoekseenheid van Radio France inzage in heeft gehad. **Volgens het rapport zwijgen slachtoffers van seksistisch en seksueel geweld uit "angst" dat "hun meldingen niet serieus worden genomen"**. Dit wordt

bevestigd door Marie, een andere stewardess: "Ik ben in 2017 aangevallen door een steward. Ik diende een klacht in en hield er 30 dagen totale arbeidsongeschiktheid aan over, maar Air France verwees me gewoon door naar een arts die mijn woord in twijfel trok. Ik vertelde hem dat er een omerta was over dit onderwerp bij Air France, waarop hij antwoordde dat hij me dit soort dingen niet kon laten zeggen en dat als ik zo doorging, het heel slecht met me zou aflopen."

Juliette werd ook naar deze arts verwezen: "Hij vroeg me of ik nee had gezegd, of ik provocerend was geweest. Dit gesprek zou therapeutisch moeten zijn, maar eigenlijk gaf het me een schuldgevoel."

Piloten uitgekozen

Volgens het auditrapport vindt bijna de helft van de stewardessen die op langeafstandsvluchten werken dat hun relaties met piloten ongemakkelijk of zeer ongemakkelijk zijn. Er wordt zelfs **geconcludeerd dat de piloten een "almachtige status" hebben**, "die in stand wordt gehouden door het management". Bovendien wijzen de auteurs van het rapport op een "context van toegeeflijkheid met betrekking tot de meest ernstige en laakbare handelingen", iets wat Carl Grain, gezagvoerder en voorzitter van de Air France-afdeling van de nationale vakbond van lijnpiloten (SNPL), betwist: "Meldingen worden serieus genomen door het bedrijf. Er zijn dingen geregeld. Er is een charter." **Carl Grain geeft echter toe dat de SNPL het anti-intimidatiehandvest van Air France niet heeft ondertekend, omdat "het niet is aangepast aan ons nomadenleven", zegt hij. We hebben fundamentele principes in onze samenleving, zoals het vermoeden van onschuld. Vaak kan het bedrijf de zaak niet snel afsluiten, zelfs als er geen prima facie zaak is. Het gevolg is dat ze ten onrechte iemand beschuldigen die in feite heel weinig had om zich voor te schamen".**

Dit is een mening die breed gedeeld wordt door het pilotengilde, volgens een ander intern document: een schriftelijk verslag van een recente vergadering van het Comité Gezondheid, Veiligheid en Arbeidsomstandigheden van Air France, gedateerd 17 december 2024. Op die dag legden vertegenwoordigers van de piloten uit dat ze "leden" en "getraumatiseerd" waren door onderzoeken die volgens hen "maar bleven aanslepen". De persoon die verantwoordelijk is voor intimidatiekwesies voor de piloten, sprak op een nogal verrassende manier over de slachtoffers. Volgens haar is 80% van de werknemers die pesterijen melden "laag presterende werknemers die het doen om zichzelf te beschermen". Met andere woorden: werknemers die geacht worden ondermaats te presteren. Air France van haar kant wijst erop dat "als dergelijke opmerkingen zijn gemaakt, ze ongegrond zijn".

De stewardessen zijn echter niet de enigen die getuigen van deze realiteit.

Lucie, een gezagvoerder, vertelde ons ook: "Ik ben een gezagvoerder in opleiding. Als ze dat bij mij doen, die hun meerdere is, dan kun je je voorstellen hoe

ze zich bij de stewardessen gedragen. Elke keer dat ik zoiets heb meegemaakt, heb ik het gemeld aan het management, maar er is nooit een sanctie opgelegd. Ik ben onlangs zelfs persoonlijk naar Anne Rigail gegaan om haar op de situatie te wijzen. Maar er gebeurt niets. We kunnen niets doen. De piloten zijn almachtig", klaagt ze.

Mathilde, advocate bij de Association contre les violences faites aux femmes au travail (AVFT) (Vereniging tegen geweld tegen vrouwen op het werk), die een aantal stewardessen bij Air France en dochtermaatschappij Transavia bijstaat in hun juridische procedures, legt uit waar ze terecht kunnen: "De vrouwen die bij ons komen zijn in nood. Ze hebben eerst te maken gehad met seksueel geweld en daarna met extra geweld door de passiviteit van hun bedrijf, dat de slachtoffers niet wil beschermen en liever de pesters of agressors houdt". Air France bestrijdt dit en is van mening dat "dit soort gedrag niet thuishoort binnen het bedrijf".

Vakbonden luiden de noodklok

Voor het eerst hebben twee vakbonden zich uitgesproken tegen wat zij zien als de passiviteit van het management ten opzichte van gendergerelateerd en seksueel geweld. Bruno Merabtene is afgevaardigde voor de vakbond SNPNC, die stewardessen vertegenwoordigt: "Er zitten gaten in de onderzoeken. Of er zijn geen sancties, of er is wel een sanctie maar we weten niet hoe hoog die is, of we weten niet eens of er een sanctie is. De anti-pest-eenheid moet volledig onafhankelijk werken, maar ze is verbonden aan het management! En als we vragen om een postercampagne, krijgen we te horen dat die niet gepland is vanwege... ecologische overwegingen! Coline Brou is ook een afgevaardigde van SNPNC. Volgens haar is de opleiding van het personeel het meest dringend: "Managers krijgen een opleiding, maar we vragen al jaren dat alle werknemers (stewards, stewardessen en piloten) een verplichte face-to-face opleiding krijgen. **Wat de piloten betreft, moeten we ongeveer vijftig mensen getraind hebben, wat echt belachelijk is.**"

Training voor iedereen is ook waar een andere pilotenvakbond, Alter, die iets meer dan 10% van het Air France-personeel vertegenwoordigt, om vraagt. Sinds 2021 waarschuwt de vakbond het management door middel van brieven, die de onderzoekseenheid van Radio France heeft kunnen raadplegen. Deze brieven verwijzen naar de "bagatellisering" van gedrag dat kan leiden tot "dramatische" situaties en zelfs de "vliegveiligheid" in gevaar kan brengen. Benjamin Roy is piloot en voorzitter van de vakbond Alter: "In 2021 merkten we dat verschillende vrouwelijke piloten klaagden over seksisme en seksuele intimidatie. Dus zeiden we dat alle piloten training nodig zouden hebben. Dus vroegen we de directie van Air France om bijeenkomsten. Ze vertelden ons dat ze het onderwerp serieus namen, maar op dit moment is het enige wat we hebben... een fresco." Dit was een poster met scènes van gewoon seksisme, met getekende personages, en een herinnering aan de wet. Het werd een aantal maanden opgehangen in ruimtes die gereserveerd waren voor personeel op Roissy en daarna op Orly, voordat het verdween in 2023.

Air France legt op haar beurt uit dat bijna 20.000 werknemers van alle afdelingen van het bedrijf in 2023 en 2024 trainingen over intimidatie hebben gevolgd en dat er andere bewustmakingscampagnes zijn gestart.

(...)

> Schiphol Group kondigt positieve resultaten aan voor 2024 en investeert in toekomstige groei

(bron: Business AM) 15 februari 2025

***Mijn commentaar:** De groeiprognoses van Schiphol Group lijken in tegenspraak met de aankondigingen van KLM, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van Nederlandse luchthavens.*

Als de investeringsplannen van Schiphol Group worden bevestigd, wordt gevreesd voor een aanzienlijke verhoging van de heffingen, bovenop de recente en toekomstige belastingverhogingen.

Deze situatie zou het herstel van KLM in gevaar kunnen brengen.

Lees het artikel :

Schiphol Group heeft een positief resultaat behaald voor 2024 en omvat Amsterdam Airport Schiphol naast Eindhoven Airport, Rotterdam Airport The Hague en Lelystad Airport. Dit succes is terug te vinden in het financiële jaarverslag van het bedrijf.

Tegelijkertijd investeert de groep aanzienlijk in het verbeteren van de kwaliteit van haar luchthavens. Volgens Robert Carsouw, Chief Financial Officer, is het bij ANP essentieel om de resultaten verder te verbeteren om de investeringsambities voor de korte en lange termijn te ondersteunen.

Griup Schiphol behaalde vorig jaar een indrukwekkende omzet van ruim €2,2 miljard, een aanzienlijke stijging ten opzichte van het cijfer van ruim €1,8 miljard vorig jaar. Na correctie voor bijzondere baten en lasten **werd een winst behaald van €280 miljoen, vergeleken met €101 miljoen vorig jaar.**

(...)

Daarnaast **onthulde de luchthavenexploitant afgelopen zomer plannen voor doorlopende investeringen van enkele miljarden euro's in de komende vijf jaar**, gericht op infrastructuur, arbeidsomstandigheden en servicekwaliteit, voor een totaalbedrag van 6 miljard euro.

Schiphol verwerkte in 2024 in totaal 473.815 vluchten en komt daarmee dicht in de buurt van de 496.826 vluchten die in 2019 werden geregistreerd, het laatste jaar voordat **de COVID-19 pandemie** het wereldwijde luchtvervoer aanzienlijk aantastte. Deze vluchten vervoerden 66,8 miljoen passagiers, wat een bevestiging is van het deze week gepubliceerde rapport van ACI Europe, dat de grootste luchthaven van Nederland, , rangschikt als de op drie na drukste luchthaven van Europa, achter Parijs Charles de Gaulle.

Ondanks de stijgende ticketprijzen blijft Schiphol een sterke vraag naar vliegreizen zien. Het bedrijf verwacht dit jaar een verdere groei van het aantal vluchten en passagiers. De vooruitzichten voor de lange termijn zijn echter minder zeker vanwege plannen om het aantal vluchten te verminderen. Aan de andere kant verwacht het bedrijf dat het aantal passagiers zal blijven stijgen, dankzij het gebruik van grotere vliegtuigen door luchtvaartmaatschappijen.

> **Wordt Air Europa Chinees?**

(bron Mistertravel) 7 februari 2025

***Mijn commentaar:** Als we de lagekostenmaatschappijen buiten beschouwing laten, is Air Europa momenteel de grootste luchtvaartmaatschappij in Europa die niet tot een van de grote drie behoort (IAG, Lufthansa en Air France-KLM). Dit illustreert het strategische belang van de overname.*

In 2015 begon de HNA Group, eigenaar van Hainan Airlines, onderhandelingen om een belang te nemen in Globalia, eigenaar van Air Europa.

Volgens de Spaanse pers ging de deal niet door toen de voorzitter van Globalia, Juan José Hidalgo, werd aangeklaagd wegens vermeende fraude.

Lees het artikel :

De interesse van de Chinese maatschappij Hainan Airlines in Air Europa zet Air France-KLM, Lufthansa, IAG en Etihad Airways, de groepen die zich tot nu toe hebben gemeld, **onder druk.** China's grootste particuliere luchtvaartmaatschappij overweegt haar samenwerking met de Spaanse luchtvaartmaatschappij uit te breiden na haar codeshare-overeenkomst voor routes tussen Spanje en Latijns-Amerika.

Volgens het Spaanse zakenblad Cinco Días kan de toetreding van een Chinese investeerder tot Air Europa de positie van de Spaanse luchtvaartmaatschappij op de Aziatische markt versterken en nieuwe routes openen. Deze operatie brengt echter

ook uitdagingen met zich mee op het gebied van regelgeving, aangezien Europese regelgeving de deelname van investeerders van buiten de EU in Europese luchtvaartmaatschappijen beperkt.

Globalia, dat eigenaar is van Air Europa, bereidt een kapitaalverhoging voor om een partner van 20% binnen te halen, terwijl HNA Aviation zijn aanwezigheid in Europa al jaren bestudeert.

> Ryanair trekt zich terug van Europese markten door verhoging vliegbelastingen

(bron: Voyages d'Affaires) 17 februari 2025

Mijn commentaar: Nee, Ryanair trekt zich niet terug uit de Europese markten.

Het heeft niet de mogelijkheid om dat te doen, tenzij het nieuwe bestemmingen buiten Europa vindt om zijn vloot, die niet krimpt, te gebruiken.

In plaats daarvan lijkt Ryanair zijn activiteiten op de minst winstgevende routes te verminderen.

Hierdoor kan het wachten op de leveringen van de B737 Max, die vertraging hebben opgelopen door de problemen bij Boeing.

Het voordeel voor Ryanair is dat het meer druk uitoefent op de achtergebleven lokale overheden. Zij zullen hun subsidies moeten verhogen om Ryanair terug te halen!

Lees het artikel :

Of je Ryanair nu leuk vindt of niet, **de Ierse ultralage luchtvaartmaatschappij is de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa**: 197,1 miljoen passagiers in 2024, 94 bases in 37 Europese landen, 237 bestemmingen en 610 vliegtuigen. Het succes wordt weerspiegeld in de beladingsgraad van de vliegtuigen: 92% in het derde kwartaal van het boekjaar 2024/2025.

Een positie die Ryanair normaal gesproken echte invloed geeft op de verschillende burgerluchtvaart- en luchthavenautoriteiten in het hele continent. Behalve dat **politici niet onder de indruk lijken te zijn**. Sinds het einde van de Covid-pandemie staat het luchtvervoer in de meeste Europese landen onder toenemende

druk van stijgende belastingen.

Met uitzondering van Zweden, Griekenland, Hongarije, Polen en Portugal hebben de Europese landen sinds 2022 te maken gehad met enorme belastingverhogingen. Duitsland, Oostenrijk, Ierland en Nederland zijn allemaal op de kar gesprongen. In 2025 hebben Denemarken, België, Italië en Frankrijk hun belastingen verhoogd. Of bereiden zich voor om dat te doen.

Veel Europese regeringen rechtvaardigen deze verhogingen met de noodzaak om de decarbonisatie van de luchtvaartindustrie te financieren en vervuilers meer te belasten. Maar volgens de vereniging "Airlines for Europe" (A4E) zal maar heel weinig van de 4 miljard aan belastingen die de aangesloten luchtvaartmaatschappijen tegen 2022 zullen betalen, daadwerkelijk gaan naar het koolstofvrij maken van de industrie en onderzoek naar de productie van groene brandstof (SAF). Alleen Denemarken heeft besloten om alle opbrengsten van zijn nieuwe vliegbelasting te reserveren voor de ontwikkeling van SAF*.

Er zijn ook verhogingen van luchthaven- en veiligheidsheffingen.

Ryanair stelt deze beslissingen regelmatig aan de kaak en dreigt daardoor zijn aanwezigheid in veel landen te verminderen. In 2024 was dit het geval in Duitsland, met een aanzienlijke vermindering van de aanwezigheid van de luchtvaartmaatschappij in Berlijn (-20%).

Dit jaar zal Ryanair **in Duitsland** de vluchten naar Dortmund, Dresden en Leipzig stopzetten en de aanwezigheid in Hamburg met 60% verminderen.

In Frankrijk heeft Ryanair zijn basis in Bordeaux gesloten na een verhoging van de luchthavenbelasting. De maatschappij heeft al gedreigd dat andere regionale luchthavens zouden kunnen volgen met de invoering van de verhoogde solidariteitsbelasting op 1 maart.

Het snoeien gaat dit jaar door. Ryanair heeft aangekondigd zijn bases Aalborg en Billund **in Denemarken** eind maart te sluiten. Dit betekent het verdwijnen van 32 routes.

De stijging van de operationele kosten **in Spanje** rechtvaardigt volgens het bedrijf ook een sterke vermindering van de activiteiten in dit land.

(...)

In Italië vermindert Ryanair zijn aanwezigheid op Rome-Fiumicino vanwege een nieuwe gemeentelijke toeslag die op 1 april ingaat. De luchtvaartmaatschappij heeft ook een vliegtuig teruggetrokken uit Wenen.

In België is de nieuwe regering van plan om de instaptaks, die in 2022 moet

worden ingevoerd, te verhogen. Deze belasting, die €2 bedraagt voor vluchten van meer dan 500 km binnen de Europese Unie en €4 voor vluchten van meer dan 500 km buiten de EU, zal naar €5 stijgen. Zal dit gevolgen hebben voor het Ryanair-netwerk, waarvan de luchthaven Charleroi-Brussel South een van de grootste Europese bases is?

(...)

Voor vluchten vanuit het VK zal Ryanair zich meer concentreren op Londen Stansted, de belangrijkste Europese luchthaven. Dit voorjaar heropent de maatschappij twee vluchten per week naar Clermont-Ferrand. Ze plant ook nieuwe vluchten van Marseille naar Stockholm-Arlanda en van Toulouse naar Bristol en Manchester. Het wachten is nu echter op het moment dat de low-cost maatschappij zich terugtrekt van Franse luchthavens met een bescheidener passagiersaantal...

Zal het netwerk van Ryanair de komende maanden verder krimpen? In ieder geval betekent het verdwijnen van routes meestal een stijging van de ticketprijzen. Ryanair is immers nog steeds de goedkoopste van alle low-cost maatschappijen.

*Sinds 1 januari is de vliegbelasting bij vertrek uit Denemarken 50 dkr (€6,70) voor Europa, 310 dkr (€41,60) voor middellange afstand en 410 dkr (€55) voor lange afstand.

> Comac, de Chinese rivaal die de rivaliteit tussen Boeing en Airbus wil verstoren

(bron France24) 12 februari 2025

Mijn commentaar: Tussen wil en macht is de kloof voor Comac aanzienlijk.

De Chinese fabrikant kan in China concurreren met Airbus en Boeing.

Het zal moeilijker worden om te exporteren. Zijn C919 middellangeafstandsmodel is zwaarder en verbruikt meer brandstof dan zijn tegenhangers A320 en B737 Max.

Om de afhankelijkheid van Comac van buitenlandse leveranciers te illustreren, is hier opnieuw de infographic die hen uitlicht:



Lees het artikel :

Comac maakt een spectaculaire start. De Chinese staatsvliegtuigfabrikant heeft 300 orders voor zijn C919 geboekt, tegenover 615 voor de A320 van Airbus en 415 voor de 737 Max van Boeing in 2024, een historische prestatie in de luchtvaartsector, gestimuleerd door het dynamisme van zijn binnenlandse markt.

In detail **profiteerde Comac van twee solide orders voor honderd C919's van Air China en China Southern**. Hainan Airlines, de grootste privé luchtvaartgroep in China, tekende voor 60 toestellen. In 2023 plaatste China Eastern, de eerste luchtvaartmaatschappij die met de C919 ging vliegen, ook een megaorder voor honderd toestellen.

Deze doorbraak betekent een duidelijke inkomstenderving voor Airbus, waarvan 20% tot 25% van de productie voor middellangeafstandsvluchten bestemd is voor de Chinese markt, merkt de zakenkrant Les Echos op.

"Gezien de afstanden is vliegen een essentieel vervoermiddel in China en Azië als geheel vertegenwoordigt een aanzienlijke markt voor de luchtvaartindustrie", zegt Marc Ivaldi, professor aan de Toulouse School of Economics (TSE).

Dankzij de stijgende levensstandaard zal China dit jaar de grootste luchtvaartmarkt ter wereld worden, vóór de Verenigde Staten, met naar verwachting 1,6 miljard passagiers in 2037 (vergeleken met 610 miljoen in 2018), volgens voorspellingen van de International Air Transport Association.

(...)

Tussen de tegenslagen van Boeing en de lange levertijden door, hoopt het "made in China"-vliegtuig het de komende jaren goed te doen, op een moment dat Europa naar verwachting ook een sterke toename van het luchtverkeer zal zien. Volgens Eurocontrol zou dit tegen 2050 met 52% kunnen stijgen.

(...)

Om buitenlandse luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, zou Comac

agressief kunnen zijn wat prijzen betreft en kunnen proberen opkomende Aziatische landen zoals Vietnam en Cambodja voor zich te winnen. Maar ook hier is de gok nog lang niet gewonnen. "De kortingen zouden zeer aanzienlijk moeten zijn, omdat de exploitatiekosten van de C919 nog steeds veel hoger zijn dan die van een A320 en luchtvaartmaatschappijen al kortingen van 30-35% kunnen krijgen van Boeing en Airbus", legt Marc Ivaldi uit.

(...)

"De C919 maakt nog steeds gebruik van een groot aantal onderdelen die in Europa en de Verenigde Staten worden geproduceerd, met name die van onderaannemer Safran, die zal profiteren van zeer grote orders. Uiteindelijk zal in deze onderling verbonden wereld de Europese lucht- en ruimtevaart profiteren van dit vliegtuig", legt Marc Ivaldi uit.

Elektrische bedrading, gepantserde cockpitdeuren, pilotenstoelen, boordcomputers... Al met al schatten experts dat bijna de helft van de waarde van dit in China geassembleerde vliegtuig afhankelijk is van westerse leveranciers. In het bijzonder gebruikt de C919 twee motoren die gezamenlijk worden geproduceerd door het Franse Safran en het Amerikaanse GE Aerospace, dezelfde die worden gebruikt in zijn directe concurrenten, de Airbus A320neo en de Boeing 737 Max.

(...)

> **Vliegtuigfabrikant ATR presenteert plannen voor nieuw model en hogere productiesnelheid**

(bron Les Echos) 12 februari 2025

***Mijn commentaar:** Hoewel de CO2-uitstoot van regionale vliegtuigen een zeer klein deel uitmaakt van de CO2-uitstoot van het luchtvervoer, voorspellen de aankondigingen van ATR niet veel goeds.*

Lees het artikel :

Is de status quo een winnende strategie bij ATR? **Na het vooruitzicht van een koolstofvrij hybride vliegtuig voor 2030 (de ATR EVO),** evenals een nieuwe versie van de ATR 42 met korte start en landing (STOL), heeft **de fabrikant van regionale propellervliegtuigen uiteindelijk besloten om zijn projecten uit te stellen of uit te stellen** "om zich te concentreren op het versterken van het concurrentievermogen van zijn huidige producten", aldus zijn uitvoerend voorzitter, Nathalie Tarnaud Laude.

Het ATR 42-600 STOL-project, dat in 2019 werd gelanceerd door het vorige managementteam, **is opgegeven bij gebrek aan voldoende commerciële**

vooruitzichten. Uit een marktstudie is gebleken dat het aantal luchthavens dat dit type vliegtuig nodig heeft sinds 2019 sterk is gedaald.

Wat het EVO-project betreft, blijft ATR zich inzetten voor de ontwikkeling van een minder vervuilend hybride model, maar **de deadline is verschoven naar 2035 omdat er geen nieuwe motor in het verschiet ligt**, aldus Daniel Cuchet, technisch directeur. De beoogde vermindering van de CO2-uitstoot mag niet meer dan 20% bedragen. Het enige resterende doel is om in 2030 op 100% duurzame vliegtuigbrandstof te kunnen vliegen.

Deze status quo geldt ook voor de productie. Terwijl de bestellingen stijgen, boekten de leveringen vorig jaar weinig vooruitgang, met 35 geleverde vliegtuigen in 2024 (+ één al klaar) tegenover 36 in 2023. En 2025 ziet er niet anders uit, met ATR's CEO die streeft naar "stabilisatie van de productie", die nog steeds onderhevig is aan leveringsvertragingen van leveranciers. "In de tweede helft van het jaar zullen we beginnen met de voorbereiding van de ramp-up voor 2026", voegde ze eraan toe.

De terugkeer naar de productieniveaus van vóór Covid (68 geleverde vliegtuigen in 2019 en tot 78 in 2017) is dus **niet voor morgen**. Het vooruitzicht van 80 leveringen per jaar tegen het einde van het decennium, dat in het verleden werd genoemd, is blijkbaar niet langer aan de orde. Dingen zijn veranderd," zegt de CEO van ATR. Zoals de zaken er nu voorstaan, denk ik dat we naar 60 kunnen gaan. Wat betreft de mogelijkheid, die regelmatig werd geopperd, van een uitgerekte versie met 90 tot 100 stoelen, daar is geen sprake meer van.

(...)

Volgens haar **hoeft ATR geen nieuwe modellen te lanceren, omdat haar twee vliegtuigen, de ATR 42 en de ATR 72, die respectievelijk in 1981 en 1989 werden gelanceerd, "het beste aanbod in ons marktsegment" blijven.**

"ATR's blijven concurrerder dan jets op routes van meer dan 300 mijl", benadrukte ze. Als bewijs hiervoor wijst de president van ATR op de sterke stijging van het aantal orders, van 36 in 2023 naar 56 in 2024, en een orderboek van meer dan 150 vliegtuigen, dat vorig jaar opnieuw is gegroeid.

(...)

> Thales, Amelia en Breakthrough Energy Contrails lanceren een van 's werelds grootste experimenten om contrail te vermijden

(bron: Thales) 13 februari 2025

Mijn commentaar: Het debat over de werkelijke impact van condensatiesporen is nog lang niet beslecht.

De cijfers in het persbericht van Thalès (een vermindering tot 40% van de klimaatimpact van elke vlucht) moeten met de nodige voorzichtigheid worden gehanteerd.

Desalniettemin is de vooruitgang van de oplossing die Thalès voorstelt toe te juichen. De toepassing ervan zal des te meer worden aangemoedigd als de kosten kunnen worden gecompenseerd door de vermeden CO₂-uitstoot.

Lees het artikel :

Thales neemt, in samenwerking met Amelia en Breakthrough Energy Contrails, een belangrijke stap naar een milieuvriendelijkere luchtvaart door een innovatieve oplossing te implementeren om condensatiesporen te vermijden.

Sinds juni 2024 wordt de contrail-vermijdingsoplossing van Thales ingezet op alle vluchten van Amelia tussen Parijs en Valladolid, uitgevoerd met Embraer ERJ145-vliegtuigen. Dit initiatief maakt deel uit van het DECOR-project, dat wordt ondersteund door het investeringsplan France 2030.

Contrails, de kunstmatige wolken die door vliegtuigen worden geproduceerd, houden de zonnewarmte vast, spelen een rol die vergelijkbaar is met die van broeikasgassen en dragen zo aanzienlijk bij aan de opwarming van de aarde. De impact van contrails kan een aanzienlijk deel van de totale klimaatvoetafdruk van de luchtvaart uitmaken, evenveel als die van CO₂.

Door haar oplossing te integreren in de tools van Amelia's Operational Control Centre (OCC), stelt Thales het operationele personeel van OCC in staat om direct alternatieve routes voor hun vluchtplannen op te vragen, waardoor een gecontroleerde operationele impact wordt gecombineerd met een aanzienlijke vermindering van contrails.

Wanneer een significante impact van condensatiesporen wordt gedetecteerd, stelt de Thales-oplossing Flights Footprint vluchtalternatieven voor die de totale klimaatimpact van de vlucht aanzienlijk verminderen, tot wel 40%. Deze vluchtoptimalisatie is uitsluitend gebaseerd op aanpassingen van de hoogte van het vliegtuig, zonder de route te wijzigen, waardoor het extra verbruik van paraffine onder de 3% blijft.

(...)

Deze innovatieve oplossing is gebaseerd op bewezen wetenschappelijke principes en maakt gebruik van de meest recente weersvoorspellingen en de meest

geavanceerde klimaatmodellen van Breakthrough Energy Contrails om het vluchtplan te optimaliseren. Aan het einde van elke vlucht worden deze klimaatmodellen, aangevuld met meteorologische heranalysegegevens, toegepast op het werkelijke traject van het vliegtuig om te beoordelen hoe effectief het is om de gebieden waar contrails worden gevormd te vermijden. Bovendien maakt de installatie van een grondcamera, geleverd door Reuniwatt, het mogelijk om de doeltreffendheid van de oplossing te valideren door directe waarneming van de contrails, dankzij analyses die worden uitgevoerd met het digitale dienstenbedrijf SII.

(...)

Deze oplossing, die toegankelijk en eenvoudig te implementeren is, opent nieuwe horizons voor alle luchtvaartmaatschappijen en maakt de weg vrij voor een duurzamere en meer verantwoorde luchtvaart op wereldschaal.

(...)

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 14 februari op **8,528 euro**. Over de hele week is het **gestegen (+4,00%)**.

De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is €9,23 (deze was €17,50 begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €6,45.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: Na medio januari een historisch dieptepunt te hebben bereikt, is de koers van het aandeel Air France-KLM met 18% gestegen.

Het blijft echter extreem laag.

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op 95 dollar. Eind juni 2023 was hij \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) is stabiel op \$75 per vat.

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

Mijn commentaar: De olieprijsen zijn de afgelopen twee maanden weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.

De prijs van vliegtuigbrandstof bereikte midden december een dieptepunt van 85 dollar. De afgelopen drie weken was de prijs stabiel rond de \$95, een eerlijke prijs voor luchtvaartmaatschappijen.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je 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 Partners for the Future, 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 je meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar het gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op de website van navigation.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

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

11.656 mensen ontvangen dit persoverzicht live