



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°698, 8 april 2019 Als u deze pagina niet goed ziet, [volg dan deze link](#).

De pers recensie van maandag....

> De grote projecten van de nieuwe baas van Air France

(bron Les Échos) 2 april - Drie maanden na haar benoeming tot CEO van Air France begint Anne Rigail uit de schaduw van Benjamin Smith te komen. Terwijl de Canadese baas van Air France-KLM het voortouw heeft genomen, de sociale dialoog binnen de Franse luchtvaartmaatschappij heeft hersteld en de koers heeft uitgezet, is het nu aan zijn nieuwe CEO om de moeilijkste taak te volbrengen: **Air France even efficiënt en winstgevend te maken als zijn Nederlandse neef KLM.**

Dit is op zijn zachtst gezegd een ambitieuze doelstelling. (...) De Franse onderneming wordt nog steeds gestraft door aanzienlijke bijkomende sociale en fiscale kosten. Alleen het langeafstandsnet is winstgevend en de winst is niet voldoende om de verliezen van korte- en middellangeafstandsvluchten te dekken. **"Om onze vliegtuigaankopen en toekomstige investeringen te financieren, moeten we onze marge verbeteren.** Het is ook noodzakelijk om ons te beschermen tegen een terugval van de markt", legt Anne Rigail (...) uit aan Les Échos.

Drie grote projecten staan in het verschiet. De eerste is vereenvoudiging. (...) De tweede is de vermindering van de structurele kosten (...). De derde is de thuismarkt, die in 2018 185 miljoen euro verloor. "Strategisch voor Air France, moet het weer in balans worden gebracht" (...).

Anne Rigail vindt dat ze niet nog een spaarplan moet doorlopen. **"We hebben genoeg ruimte voor verbetering in onze werkwijze om het sociale contract niet aan te raken"**, zegt ze. (...)

Om de efficiëntie te verbeteren, **richt Anne Rigail zich ook op vlootoptimalisatie**, het verminderen van het aantal vliegtuigmodellen in dienst, maar ook en vooral op het **verfijnen van de configuratie van de cabines om het recept te optimaliseren.** (...) "Het belangrijkste is de opbrengst per stoel, wetende dat een

zakelijke stoel over het algemeen drie eco-zitjes waard is en een Premium eco-zitje 1,5 eco-zitje," legt ze uit. (...)

Mijn opmerking: Maak Air France net zo winstgevend als KLM, waarom niet. Maar een aanzienlijk deel van de productiviteitskloof tussen de twee bedrijven is afkomstig van factoren buiten het Franse bedrijf. Hiermee moet rekening worden gehouden en de werknemers van Air France moet niet worden gevraagd een extra inspanning te leveren om dit aandeel te absorberen.

> Voor Air France is El Dorado altijd Amerika....

(bron Le Monde) 5 april (...) **Anne Rigail** (...) wil eerst de **gemeenschappelijke onderneming versterken, die Air France-KLM associeert met de Amerikaanse Delta Airlines voor de Noord-Atlantische Oceaan**. Het moet gezegd worden dat deze joint venture (JV) met een jaaromzet van 11,6 miljard euro een belangrijke invloed heeft op de jaarrekening van beide ondernemingen. Alleen al deze onderneming vertegenwoordigt meer dan 20% van de inkomsten van Air France-KLM.

Dit gewicht zal naar verwachting verder toenemen met de opening van een nieuwe route naar Dallas, Texas, sinds 31 maart. (...)

Deze nieuwe route (...) vervolledigt de samenwerkingsovereenkomst tussen Air France en het Indiase bedrijf Jet Airways. "De **joint venture met Jet Airways werkt zeer goed tussen Europa en India. Het „vennootschap is zo positief dat wij alles zullen doen wij [het Indische bedrijf] kunnen steunen,**"

bovengenoemde Rigail. Voor Air France is de samenwerking met de Indiase luchtvaartmaatschappij voordelig, dankzij de "reverse seasonality". In tegenstelling tot de meeste passagiers komen de passagiers van het subcontinent naar de Verenigde Staten aan de tegengestelde cyclus, vooral in de winter, terwijl het hoogseizoen voor Air France-KLM in de zomer is. (...)

Om haar positie onder 's werelds grootste luchtvaartmaatschappijen te heroveren, een ambitie die door Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, is vastgesteld, **zal Air France 1 miljard euro investeren over vijf jaar, waarvan 600 miljoen euro tussen 2019 en 2020**, aldus Anne Rigail. (...) De luchtvaartmaatschappij zal de cabines van haar 15 A330's moderniseren voor 140 miljoen euro. (...) De twaalf Boeing 777's op weg naar West-Indië (...) zullen profiteren van een enveloppe van 125 miljoen euro voor hun interieur. De zeven A380's krijgen een facelift "in het najaar van 2020" (...) voor (...) 220 miljoen euro. Tot slot is vanaf dit jaar 100 miljoen euro toegewezen voor de installatie van Wi-Fi op alle langeafstandsvliegtuigen van de Air France-vloot (...), waarvan 60% tegen het einde van het jaar zal zijn uitgerust.

Mijn opmerking: Anne Rigail geeft hier slechts een deel van de investeringen die Air France van plan is te doen in 2019 en 2020. Het is aan de raad van bestuur van Air France-KLM om te beslissen over het volledige investeringsplan, met name wat betreft de eventuele aankoop van vliegtuigen.

> Air France: toename van het verkeer met 2,8 % in maart

(bron: Déplacements Pros) 8 april - **Air France-KLM kondigt voor de maand maart een toename van 2,8% van het totale passagiersverkeer aan, met een capaciteitstoename van 3,1%, waardoor de bezettingsgraad met 0,3 procentpunt daalt tot 87,6%.**

In de retail, Air France, KLM en HOP! noteerden Air France, KLM en HOP! een stijging van 1,9%, inclusief een stijging van 2,9% voor korte- en middellangeafstandsvluchten, terwijl de low-cost business van Transavia met 12% toenam.

Mijn commentaar: In maart 2019 groeide Transavia met 12%, Air France met 5,2%.

KLM is met 2,4% gedaald door slechte weersomstandigheden op Schiphol en operationele verstoringen door technische problemen.

> AFI KLM E&M heeft drie Boeing 777's voor AerCap ultra-densifieerd voor AerCap.

(bron: Journal de l'Aviation) 4 april - **Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) voert een groot project uit om drie 777-300ER's voor de verhuurder van AerCap aan te passen en opnieuw te configureren. Het doel is de cabinecapaciteit van de drie vliegtuigen uit te breiden tot 531 zitplaatsen**, wat een wereldrecord is voor de vliegtuigen van Boeing. Deze ultra-densificatie gaat gepaard met de implementatie van het RAVE-in-flight entertainmentsysteem RAVE van Safran Aerosystems (voorheen Zodiac Inflight Innovations).

(...) Deze ongekende ontwikkeling wordt gekenmerkt door de instelling van vier verschillende zones voor de economische klasse. De Italiaanse machinebouwer Geven werd gekozen om de economische stoelen te leveren, met zijn Steezy model (...).

Naast deze herconfiguratie was een van de grootste uitdagingen van het project de installatie van het RAVE video-on-demand systeem, die nog nooit eerder op dit soort apparatuur of in dergelijke volumes was uitgevoerd. AFI KLM E&M moest daarom het IFE-systeem aanpassen aan de architectuur van de 777-300ER (...).

(...) Het eerste vliegtuig werd op 12 maart aan Rusland geleverd (...). De drie 777-300ER's, die voorheen werden gehuurd door Emiraten, zullen nu worden

geëxploiteerd door de Russische luchtvaartmaatschappij Azur Air voor internationale chartervluchten. (...)

Mijn opmerking: Dankzij hun uitgebreide ervaring met de B777's hebben de AFI KLM E&M-teams dit op maat gemaakte project om de dichtheid van AerCap's vliegtuigen naar een recordniveau te brengen succesvol afgerond.

> Transavia: 9,3% stijging van het aanbod voor de zomer van 2019

(bron: Business travel) 2 april - **Transavia**, de low-cost dochteronderneming van Air France-KLM, **zal haar aanbod** deze zomer met 9,3% **verhogen**. Meer bepaald zal de lagekostenmaatschappij van de Groep haar vluchtaanbod **vanuit Nederland met 4,5% verhogen ten opzichte van +16% vanuit Frankrijk**.

Transavia zal vanuit alle vestigingen in Frankrijk (Orly, Lyon, Nantes) en Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven) een netwerk ontwikkelen met in totaal 28 nieuwe routes.

> IAG-groep: +5,7% in maart

(bron Air Journal) 8 april - De International Airlines Group (**IAG**), bestaande uit British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling en Level, **verwelkomde vorige maand 9,161 miljoen passagiers, een stijging van 5,7% ten opzichte van maart 2018**.

(...) In de

vrachtsector registreerde de groep in maart een toename van het CTK-verkeer (vrachttonkilometer) met 3,0%.

In de eerste drie maanden van het jaar verwelkomde IAG 24,382 miljoen passagiers (+6,2%), met een gemiddelde bezettingsgraad van 80,7% (+0,2 procentpunt).

Mijn opmerking: IAG registreerde een hogere groei in maart dan Air France-KLM. De IAG-vliegtuigen waren echter minder druk dan die van Air France-KLM, waarbij de Angelsaksische groep een bezettingsgraad van 80,7% noteerde tegenover 87,6% voor Air France-KLM.

> Ryanair: basis in Marseille en verkeer 9% hoger.

(bron: Air Journal) 3 april - **De goedkope luchtvaartmaatschappij Ryanair heeft haar nieuwe basis in Marseille ingehuldigd, bijna negen jaar na haar sluiting**. Voor deze zomer zijn er elf nieuwe routes gepland, op een totaal van 40 routes. Het totale passagiersverkeer is vorige maand met 9% gestegen ten opzichte van maart 2018.

Sinds 2 april 2019 zijn twee Boeing 737-800's met 189 zitplaatsen gestationeerd op de luchthaven van Marseille-Provence, de **eerste basis in Frankrijk, in afwachting van de opening van die in Bordeaux en Toulouse**. Gisteren kondigde ze aan dat er zestig "nieuwe banen bij Ryanair" worden gecreëerd, terwijl ze in september vorig jaar 125 banen onder de Franse wetgeving noemde (met sociale

zekerheidsbijdragen betaald in Frankrijk); de totale investering zou 200 miljoen dollar moeten bedragen (...).

In de afgelopen twaalf maanden is het verkeer van Ryanair in termen van rollend verkeer met 9% gestegen tot 142,1 miljoen passagiers, met een gemiddelde bezettingsgraad van 94%.

***Mijn opmerking:** Ryanair heeft twee bases achter elkaar geopend. De eerste op 2 april in Marseille, de tweede de volgende dag in Bordeaux. De basis in Toulouse zal in oktober openen.*

De Ierse lagekostenmaatschappij, die beschuldigd werd van verborgen werk tussen 2007 en 2010, moest haar basis in Marseille in 2011 sluiten. Zij werd vervolgens (in oktober 2014) door het Hof van Beroep van Aix-en-Provence veroordeeld tot een boete van 200.000 euro.

> Qatar Airways zal het grootste 3D geprinte deel voor een commercieel vliegtuig installeren.

(prime source3d) 3 april - Het Duitse bedrijf **Diehl Aviation**, specialist in cabineintegratie en avionica, **kondigt aan dat het het grootste 3D geprinte deel voor een commercieel vliegtuig heeft geleverd.** Het onderdeel in kwestie is een Curtain Comfort Header, een gordijnrail die de stoelklassen scheidt, die tot 1,14 m lang kunnen zijn. (...)

Hoewel kwalificatieprocessen bijzonder lang en duur zijn (...), **hebben de luchtvaartmaatschappijen en fabrikanten het concurrentievoordeel van deze technologie begrepen**, of het nu gaat om geometrische vrijheid, lichtere onderdelen of kortere productietijden. (...)

We leren dat het onderdeel **oorspronkelijk** werd vervaardigd volgens (...) een vervelend proces dat het gebruik van gespecialiseerd en complex aluminium gereedschap vereiste. Daarom **was het toevoegen van functies aan de module**, zoals het integreren van kabelkanalen of het signaleren van nooduitgangen, **een extra moeilijkheid.**

Het gebruik van 3D-printing heeft het mogelijk gemaakt om de functies direct in het onderdeel te integreren. De 12 delen waaruit het bestaat, hoeven alleen maar aan elkaar gelijmd te worden om te worden geassembleerd. **Het andere voordeel van deze 3D geprinte onderdelen is dat ze minder nabewerking vereisen en gemakkelijk kunnen worden verwijderd voor reparaties of vervangingen.** (...)

***Mijn opmerking:** 3D printen, ook wel bekend als additive manufacturing, maakt het mogelijk om laag voor laag te produceren, in plaats van een blok materiaal te gebruiken. Hierdoor zijn de onderdelen lichter, wat leidt tot een vermindering van het brandstofverbruik.*

Airbus drukt bijvoorbeeld meer dan 1.000 onderdelen in 3D af voor zijn A350 XWB.

> Boeing voor de doos van Pandora van 737 MAX van 737 MAX

(bron Les Échos) 5 april - De week die ten einde loopt, zal opnieuw rampzalig zijn geweest voor **Boeing**, wiens pogingen om de doos van Pandora, geopend door de crash van Ethiopian Airlines, te sluiten, tevergeefs zijn geweest. Op vrijdagavond **kondigde de groep aan dat ze de productie van haar 737 MAX-vliegtuigen met bijna 20% aan het verminderen was.** De productie zal stijgen van 52 eenheden per maand naar 42. De fabrikant heeft te maken met een ernstig logistiek probleem als gevolg van de opeenstapeling van vliegtuigen die de assemblagelijnen verlaten en die hij niet meer kan leveren wegens het ontbreken van een vliegvergunning.

Ten tweede **heeft Boeing**

, in tegenstelling tot wat het had gehoopt, **verzuimd de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteiten de wijzigingen van het 737 MAX-vluchtsysteem** die vorige week aan zijn klanten werden voorgesteld, voor te **leggen**. Volgens de Washington Post **is deze vertraging het gevolg van de ontdekking van een andere tekortkoming in de 737 MAX-vliegsysteemsoftware**, die extra aanpassingen zou vereisen.

Tot slot had Boeing te maken met de publicatie afgelopen donderdag van het voorlopige onderzoeksrapport over de crash van Ethiopian Airlines, waarin de ramp duidelijk wordt toegeschreven aan een mislukking van het MCAS-stall protection system, waar vijf maanden eerder al naar werd verwezen in de Lion Air crash. (...)

Voor het

eerst moest **Boeing CEO Dennis Muilenburg zelf het verband erkennen tussen de twee ongelukken van vrijdag, waarbij in totaal 346 mensen om het leven kwamen.**

Ondanks deze erkenning heeft de CEO van Boeing toch vertrouwen "in de fundamentele veiligheid van de 737 MAX" en lijkt hij zelfs een hervatting van de vluchten in de komende weken te overwegen, zodra de software-update is voltooid.

"We zijn bezig met de afronding en zijn van plan om het de komende weken te certificeren en te implementeren in de wereldwijde vloot van 737 MAX", zegt Dennis Muilenburg. (...)

Niets is minder zeker (...) Het is onwaarschijnlijk dat de Amerikaanse burgerluchtvaartindustrie, die reeds het onderwerp is van verschillende onderzoeken betreffende de certificeringsprocedures voor de 737 MAX, de software-update eenvoudigweg zal certificeren zonder uitgebreide vliegproeven uit te voeren. De **FAA heeft al aangekondigd dat zij niet alleen zal beslissen, maar dat zij zoveel mogelijk zal streven naar een gezamenlijk besluit, met de**

burgerluchtvaart van de betrokken landen. Dit kan de besluitvorming en de uitkomst van de crisis vertragen.

***Mijn opmerking:** De heringebruikname van de 370 B737 MAX kan vertraging oplopen.*

Enkele van de luchtvaartmaatschappijen met de meeste vluchten, American Airlines en Air Canada, hebben al aangekondigd dat ze de komende maanden hun vluchten zullen annuleren.

Anderen, zoals de Noormannen, willen vliegtuigen leasen om hun B737 Maxs te vervangen, terwijl ze Boeing om financiële compensatie vragen.

> Istanbul: De grote verhuizing begint

(bron: Le Journal de l'Aviation) 2 april - (...) **Op (...) 6 april om 2 uur 's nachts (...) zal de nieuwe luchthaven van Istanbul (...) het beroemde Atatürk-platform, dat in 1953 werd geopend en de afgelopen jaren volledig verzadigd is met 65 miljoen passagiers per jaar, definitief vervangen.**

Dit nieuwe platform kan nu al omschreven worden als een luchthaven van overcapaciteit, **met een initiële capaciteit van 90 miljoen passagiers**, d.w.z. praktisch het verkeer van Dubai International Airport vandaag de dag ...

Maar meer dan een verhuizing, het **is vooral Turkish Airlines dat eindelijk zal kunnen profiteren van een hub die zijn ambities waarmaakt.** De Turkse luchtvaartmaatschappij heeft al het record voor het aantal landen in de wereld en haar zetelcapaciteit zal zeer binnenkort die van Lufthansa overtreffen, het aannemen van een meer gematigde strategie, maar niet ongelijk aan die van Emiraten of Qatar Airways. Zoals we hebben begrepen, **zal Turkish Airlines niet alleen een sterke concurrent worden voor Europese luchtvaartmaatschappijen** op de markten die Azië met Europa of Azië en Amerika verbinden, maar **zal het natuurlijk ook het echte beest van de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfregio worden.** Want tegen 2025 zal de nieuwe luchthaven van Istanbul gewoon een van de grootste ter wereld zijn, met vijf start- en landingsbanen en een capaciteit van 120 miljoen passagiers per jaar. En Turkish Airlines heeft al gewaarschuwd: ook haar vloot zal binnen zes jaar bijna verdubbelen in omvang.

Deze grote stap kan eindelijk ook het beginpunt zijn van een grote omwenteling....

***Mijn opmerking:** De geografische locatie van de hub van Turkish Airlines is ideaal om Europa te verbinden met Zuidoost-Azië, Oost-Afrika en de Indische Oceaan.*

In tegenstelling tot de luchtvaartmaatschappijen van de Golf, kan Turkish Airlines haar hub voorzien van A320 of B737 familie vliegtuigen. Het kan ze ook gebruiken voor de meeste bestemmingen in Afrika en Azië. In totaal dekt Turkish Airlines 75%

van haar internationale bestemmingen met deze vliegtuigen.

De nieuwe luchthaven van Istanbul zal Turkish Airlines in staat stellen zich verder te ontwikkelen. Een situatie die ze had voorzien omdat ze het bedrijf is met de meeste vliegtuigen in orde (208), na de vier grote Amerikaanse bedrijven.

Dit maakt Turkish Airlines een zeer serieuze concurrent voor Europese luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen uit de Golfregio.

> ADP stelt een kolossaal investeringsplan voor Roissy en Orly voor.

(bron La Tribune) 2 april - (...) **Op dinsdag 2 april heeft de directie van de Parijse luchthavenbeheerder haar voorstel voor een contract voor economische regulering (CRE) bekendgemaakt dat volgend jaar met de staat zal worden ondertekend voor de periode 2021-2025.** Met de publicatie door ADP van het openbare raadplegingsdossier gaat de formele start van het proces voor het opstellen van dit vierde contract voor economische regelgeving van start. (...) **Het management van ADP (...) plant (...) een kolossale investering van 6 miljard euro tussen 2021 en 2025.** Een bedrag dat hij omschrijft als "uitzonderlijk". Dat is hij ook. Dit is inderdaad een record.

Sinds de eerste vijfjarige RCW in 2006 (...), had geen enkel ander RCW in een dergelijke enveloppe voorzien. De eerste (2006-2010) nam 2,5 miljard euro op, de tweede (2011-2015) 1,9 miljard euro en de derde, de huidige, 3 miljard euro. (...) Voor de lange termijn (...) **"legt het de basis voor de groei van Orly met inachtneming van het plafond van 250.000 bewegingen per jaar en de avondklok om 23.30 uur", en plant het "een belangrijke investering van 1,6 miljard euro voor de toekomstige terminal 4" gepland voor 2028.**

Op middellange termijn is ADP van plan om 1,2 miljard euro te investeren in de groei van de capaciteit in Roissy, Orly en Le Bourget (met name in Roissy en Orly is een nieuwe boarding lounge gepland), 1,5 miljard euro in onderhoud (renovatie van de start- en landingsbanen, brugwisselingen, enz.) en 925 miljoen euro om de toegang tot de luchthaven van Roissy te verbeteren en de toekomstige terminal 4 voor te bereiden. Op korte termijn is 180 miljoen euro gepland om te investeren in nieuwe technologieën om de klantervaring op de luchthaven te verbeteren. Van deze enveloppe van 6 miljard euro **wordt de geplande investering van 1,6 miljard euro voor terminal 4 gefinancierd door ADP's "outperformance tijdens de huidige CRE"**, aldus Edward Arkwright. (...)

De vergoedingen die aan luchtvaartmaatschappijen worden aangerekend voor de financiering van investeringen worden derhalve berekend op een totale investering van 4,4 miljard euro.

ADP voorziet in een maximale royaltyverhoging van 1,35% (exclusief inflatie) per

jaar gedurende de periode van de CRE4. De beheerder van de Parijse luchthavens stelt met name voor om **een tariefmodulatie in te voeren op basis van de uitstoot van NOx (stikstofoxiden) en om de tariefmodulatie met betrekking tot de geluidshinder te verhogen (....).**

In de komende 45 dagen zullen alle belanghebbenden commentaar kunnen leveren op dit voorstel. (....) In een op 27 maart aan ADP gezonden brief die La Tribune heeft overgenomen, hebben

de verschillende verenigingen van luchtvaartmaatschappijen (Iata, Fnam, Scara, BAR, CSTA, EBAA, CSAE, AOC) alsmede FedEx en Easyjet de "gevolgde aanpak" veroordeeld.

"Deze timing en haast lijkt ons onredelijk", zeggen de **vervoerders. Zij hadden met name de resultaten willen afwachten van de audit die in opdracht van het ministerie van Vervoer is uitgevoerd met betrekking tot de toewijzing van activa en uitgaven op het gereguleerde gebied en de conclusies van het debat over de bouw van terminal 4. De Commissie is van mening dat het niet mogelijk is om de resultaten van deze audit af te wachten.** Twee elementen die volgens hen van invloed kunnen zijn op de elementen van het dossier voor overleg met ADP.

***Mijn opmerking:** Aéroports de Paris loopt vooruit op de presentatie van zijn investeringsplan voor 2021-2025 met een jaar. Deze aanpak verbetert de aantrekkelijkheid van de ADP-groep in geval van een komende verkoop van de aandelen van de Franse regering.*

> **Het Chinese conglomeraat HNA verkoopt Gategroup**

(bron Le Figaro met AFP) 1 april - **Het Chinese conglomeraat HNA zal, onder sterke druk van Beijing, de Zwitserse aanbieder van luchtvaartdiensten aan boord van Gategroup verkopen** aan het investeringsfonds RRJ Capital in een transactie die naar verwachting de waarde van Gategroup zal doen stijgen tot € 2,5 miljard. HNA, een gediversifieerde groep waarvan de activiteiten zich uitstrekken van toerisme tot financiering, zal "100% van Gategroup" verkopen **aan het in Hongkong gevestigde investeringsfonds RRJ Capital**, Gategroup Holding, zei in een verklaring op haar website (....).

***Mijn opmerking:** De verandering van eigenaar van Gategroup, een 49,9 procent aandeelhouder van Servair, is niet van dien aard dat de verplichtingen die zijn aangegaan met Air France in twijfel worden getrokken.*

> **Ryanair, Easyjet.... deze luchtvaartmaatschappijen die meer vervuilen dan kolengestookte centrales...**

(bron Le Parisien) 2 april - Dit is een eerste (....). **Ryanair is doorgedrongen tot de Top 10 van de grootste CO2-emittenten in Europa, die tot nu toe uitsluitend bestond uit kolengestookte centrales.** Het staat op de negende plaats in deze

ranglijst van de NGO Transport & Environment (T&E), gebaseerd op jaarlijkse gegevens van de Europese Unie.

(...) "Ryanair is de nieuwe kolensmid!" zegt Andrew Murphy, T & E's directeur van de luchtvaart bij T & E. Volgens de berekeningen van zijn vereniging is de CO₂-uitstoot van de luchtvaartmaatschappijen vorig jaar in Europa in totaal met 4,9% gestegen, terwijl de trend in alle sectoren eerder neerwaarts is. Terugblikkend op de afgelopen vijf jaar is het nog erger: de koolstofverontreiniging door het luchtverkeer in Europa is met 26,3 procent toegenomen, veel meer dan alle andere vervoerswijzen.

(...) Toch behoort de **Ierse lagekostenvloot** tot de modernste met het laagste brandstofverbruik. Maar het volume van de vliegtuigen en vluchten is zodanig dat het **veruit de grootste luchtvaartmaatschappij in de rangschikking is**.

Onder hen staat EasyJet op de tweede plaats, met een uitstoot die overeenkomt met ongeveer 16% van wat vervuiler nummer 1 met zijn grote 300 meter schoorstenen uitstoot. Lufthansa staat op de derde plaats op de ranglijst van emitterende ondernemingen en British Airways op de vierde plaats. Elk van deze centrales vervuult meer dan energiecentrales zoals die van EDF in Cordemais (Loire-Atlantique) of de Normandische raffinaderij van Total in Gonfreville-l'Orcher (Seine-Maritime).

KLM, de Nederlandse partner van Air France, staat op de negende plaats, terwijl de Franse luchtvaartmaatschappij ver van de Top 10 staat. Over het geheel genomen hebben de meeste bedrijven hun CO₂-uitstoot echter verhoogd. (...) Kerosine belasting is een van de oplossingen (...). Maar zo eenvoudig is het niet. Frankrijk is gebonden aan een internationale overeenkomst, het Verdrag van Chicago van 1944, dat het land nu al verbiedt om internationale vluchten te belastingen. Om het te wijzigen is een unanieme stem van de 191 lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) vereist....

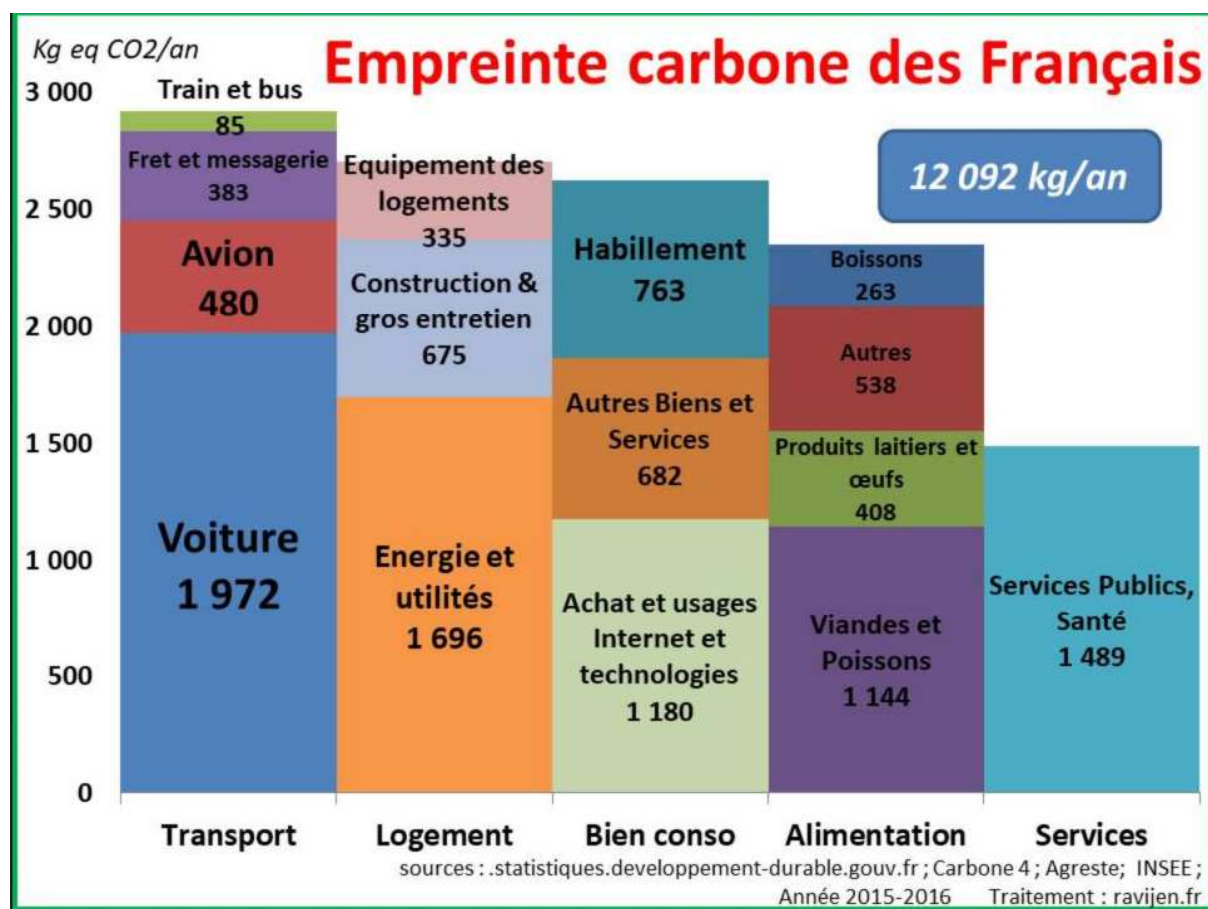
Wat betreft het Corsia-project, dat onlangs is aangenomen door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, "de regeringen streven een controversieel compensatieprogramma voor de luchtvaart na dat de uitstoot van de luchtvaart verder zal laten toenemen", zegt Andrew Murphy.

Bedrijven kunnen nu "compensaties" kopen om kooldioxide te blijven uitstoten, door te investeren in milieuprojecten om hun vervuiling te compenseren. Volgens de deskundige zijn deze projecten echter niet altijd levensvatbaar op lange termijn en dit is niet meer of minder dan het verlenen van een "recht op vervuiling" aan luchtvaartmaatschappijen.

***Mijn opmerking:** Het is mogelijk om dit of dat punt in het artikel te betwisten, of om erop te wijzen dat het luchtvervoer slechts verantwoordelijk is voor 2,5 procent van de CO₂-uitstoot. Maar het valt niet te ontkennen dat luchtvaartmaatschappijen de afgelopen maanden het doelwit zijn geweest van veel kritiek op de toekomstige toename van hun CO₂-productie.*

De luchtvaartindustrie als geheel, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en

fabrikanten, zouden er goed aan doen om duidelijk te communiceren over hoe zij haar CO2-voetafdruk wil verkleinen. Op die manier zou het als model kunnen dienen voor alle sectoren die CO2 produceren.



Einde van het persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 10,66 euro aan het einde van maandag 8 april. Het is 6,55% hoger.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,17 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 3 naar 71 dollar, op het hoogste niveau in 6 maanden. De olieprijsen blijven stijgen door de lagere productie in Opep en de geopolitieke spanningen in Venezuela en Iran.

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

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

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

Ik zie je snel weer.

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

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

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

| François Robardet...

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

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

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

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

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10036 mensen ontvangen deze persrecensie live