



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 701, 29 april 2019.

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

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

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 gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> Air France beste Eerste Klasse in de wereld

(bron Air Journal) 25 april - (...) Na de rangschikking van de beste business classes, waaruit de Franse nationale luchtvaartmaatschappij afwezig was, **de Travelers Club**, de Franstalige blog van Boarding Area, **bekroond Air France de titel van beste eerste klas in de wereld, met een score van 86/100**; Singapore Airlines volgt met een score van 80/100, en het bedrijf gevestigd op de luchthaven van Dubai Emirates Airlines het podium met 78/100.

Dan komen 4

- . Zwitserse met een score van 76/100 5
- . Lufthansa met een score van 75/100 6
- . Cathay Pacific met een score van 73/100 7
- . Qatar Airways met een score van 72/100 8
- . Garuda Indonesia met een score van 70/100 9
- . Etihad Airways met een score van 69/100 10
- . Japan Airlines met een score van 64/100

De rangschikking (....) is gebaseerd op "**objectieve criteria die de kwaliteit van de** door de beoordeelde luchtvaartmaatschappijen op **de grond en aan boord geleverde diensten belonen.** (....) **De 10** luchtvaartmaatschappijen doen het goed. Of Air France nu bovenaan de ranglijst staat of Etihad Airways op de voorlaatste plaats op de lijst, allen

bieden passagiers die voor hen kiezen een kwaliteit van dienstverlening die superieur is aan andere reisklassen. (...)

De Travellers Club evalueerde 25 toonaangevende luchtvaartmaatschappijen om deze rangschikking op te stellen... (....) Er werd rekening gehouden met: . het grondaanbod in zijn hub (transfer door VTC, gepersonaliseerde receptie, ground escort, speciale fast track, lounge,....).... de cabines (uniformiteit en coherentie van het eerste product, privacy van de zitplaats, onderhoud van de cabine, aangeboden ruimte in de cabine,....) . Comfort aan boord (comfortaccessoires, matrasoverlays, pyjama's, afwijzende service, etc.) . Service aan boord (receptie, presentatie, catering, wijn- en champagnelijst, gepersonaliseerde service, etc.) . Animatie (kwaliteit van het scherm en de interface, laden van het systeem, accessoires, wifi aan boord, etc.). (...)

***Mijn opmerking:** De Air France Première is een bron van trots voor de Air France-KLM-groep. Het is een showcase die passagiers in business class aantrekt.*

> Air France zal zijn Airbus A350 op Bamako en Abidjan plaatsen.

(bron: Journal de l'Aviation) 23 april - Net als de 787 **zal de Air France A350 eerst aan Afrika worden toegewezen**. Het bedrijf heeft het vliegtuig geïntegreerd in zijn vluchtschema en heeft zijn verkoop geopend en is van plan het op **23 september in** gebruik te nemen op de route Parijs - Bamako - Abidjan. De maatschappij zal een derde van de zeventien wekelijkse retourvluchten die in de zomerperiode zullen worden uitgevoerd, uitvoeren naast de Boeing 787-9, 777-200ER en 777-300ER, die reeds in bedrijf zijn (de A380 is aan het begin van de maand uit de vaart genomen).

In eerste instantie bedoeld voor Joon brandoperaties, heeft het eerste vliegtuig net de Airbus eindassemblagelijijn verlaten, maar heeft nog geen motoren of levering. Deze zal eindelijk in de kleuren van Air France zijn.

Toen Joon's einde werd besloten, was het echter te laat om de cabineconfiguratie te veranderen en aan te passen aan de normen van Air France. De passagiers zullen dus het vliegtuig ontdekken dat ontworpen is voor de zogenaamde hybride luchtvaartmaatschappij: het vliegtuig zal 324 passagiers kunnen herbergen, 34 in de business class,

24 in de Premium Economy class en 266 in de economy class.

Air France heeft 21 exemplaren van de A350 besteld (op bestelling).....

Mijn opmerking: Met de komst van de A350 en het geplande vertrek van de laatste A340 zal de langeafstandsvloot van Air France de volgende capaciteiten bieden:

A330-200: 208 zitplaatsen B787-9
: 276 zitplaatsen B777-200
: 280 of 312 zitplaatsen
A350-900: 324 zitplaatsen B777-300
: 296, 381 of 468 zitplaatsen A380
: 516 zitplaatsen.

De langeafstandsvloot van KLM is minder gediversifieerd: A330-200 en -300, B777-200, B777-300, B787-9, B777-300, B787-9. De vloot van KLM is minder divers.

De vraag naar de efficiëntie van een vloot die zo gediversifieerd is als die van Air France blijft bestaan.

> **Video-interview met Hans SMITS**

(bron: Nederlandse pers, vertaald met Deepl.com) 15 april - **Hij bekleedde de moeilijkste nevenfunctie in Nederland: die van voorzitter van de raad van commissarissen van KLM. Hans Smits (69 jaar) (....) (....) (....) heeft afgelopen donderdag (...) afscheid genomen van de KLM. (....)** In totaal was hij vijftien jaar lid van de raad van commissarissen van de luchtvaartmaatschappij.

Smits wil graag de aandacht vestigen op wat KLM de afgelopen jaren heeft bereikt. Het resultaat steeg aanzienlijk, evenals de productiviteit en de tevredenheid van de klanten. Dit neemt niet weg dat de laatste maanden uitdagend, niet altijd comfortabel en in zekere zin onaangenaam zijn geweest.

De strijd om de verlenging van het mandaat van de CEO van KLM, Pieter Elbers, heeft met name de moeilijke relatie tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappij en de Franse moedermaatschappij duidelijk gemaakt. De nieuwe CEO van Air France-KLM, de Canadees Benjamin Smith, leek vastbesloten om de vernieuwing van het mandaat van de Nederlander te blokkeren. **De raad van commissarissen van de KLM, onder leiding van Smits, had hem zojuist benoemd.** Een unanieme benoeming, dus inclusief de

vijf Franse leden van de raad van commissarissen van KLM.

Wanneer heeft u geleerd dat Elbers niet herbenoemd mag worden?

"Rond oudejaarsavond werd plotseling duidelijk dat zijn herbenoeming werd heroverwogen, terwijl de Raad van Commissarissen van KLM hem pas in december unaniem had benoemd. Het is niet zo dat ik een telefoontje kreeg over het nieuws. Ik heb geleerd dat de mensen in Frankrijk iets indirecter zijn als het gaat om het uitdrukken van deze dingen dan in Nederland. Het is een beetje geïnfiltreerd."

Wat was je reactie?

"We waren zeer onaangenaam verrast. Dit was de vernieuwing van het mandaat van de man die KLM in staat stelde haar huidige prestaties te realiseren. Dat moet je koesteren. We hebben het duidelijk gemaakt: het is gewoonweg onaanvaardbaar, als u op dit punt aandringt, zult u een ernstige crisis veroorzaken. We vertelden Ben Smith en Anne-Marie Couderc (voorzitter van de Raad van Commissarissen van Air France-KLM, red.). Samen met de leden van de Nederlandse raad van commissarissen van Air France-KLM, de ondernemingsraad, de 25.000 KLM-medewerkers en het bedrijf hebben we duidelijk gemaakt dat dit niet zal gebeuren. Dit signaal werd begrepen in Parijs. In **februari werd de verlenging van het mandaat van Elbers bevestigd door de directie van Air France-KLM.**"

Waarom is Air France-KLM altijd op het verkeerde spoor?

(....) De afgelopen vijf jaar (...) **is het management van KLM niet echt gewaardeerd en gerespecteerd.** De goede inhoudelijke argumenten van KLM werden structureel geïnterpreteerd als anti-groepsargumenten, terwijl het in feite professionele en verantwoorde overwegingen waren.

Waar manifesteert dit gebrek aan respect zich?

"Dit is een algemeen gevoel dat zich de laatste jaren heeft ontwikkeld in de **discussies over het beloningsbeleid en de investeringen.** De toon van de manier waarop ik werd behandeld. Je kunt iets constructief, negatief of zelfs agressief zeggen. (....) Als ik in de spiegel kijk, denk ik dat onze toon misschien een beetje te hard is geweest, maar het is nooit de hoofdoorzaak geweest van onze mentaliteit van ons tegen hen".

(....) **Hans Smits spreekt geen Frans.** "Ik begrijp hem," zegt hij. **Zijn voorstel om Engels te spreken met de 19 leden van de raad van bestuur van de groep werd verworpen. In feite is het een beetje overdreven; de Fransen hebben gewoon niet opgelet.**

Maar Smits beleeft nu een keerpunt, mede door de komst van Delta Airlines en China Eastern, die beide sinds 2017 een belang van 8,3% hebben in Air France-KLM. Sindsdien zijn de Fransen tijdens de vergaderingen Engels gaan spreken. Voor Smits is het het symbool van een nieuwe professionalisering die essentieel is voor het voortbestaan

van Air France-KLM.

(...) Was het leuk, met alle conflicten?

"Ik heb momenten van twijfel gehad, zelfs in de laatste periode: doe ik het goed? Het is frustrerend als je een relatie met het senior management wilt opbouwen, ook op persoonlijk vlak. Creëer een vertrouwensrelatie. Ik kon het niet doen zoals ik het wilde." (...)

Hoe ziet u de overlevingskansen van dit schijnhuwelijk?

"Nou, 70-80%.... Natuurlijk is er altijd een kleine kans dat er iets mis kan gaan, maar ik denk dat de kans op overleven vrij groot is."

Mijn opmerking: *Het interview van Hans Smits over het formulier is verrassend. Hoewel hij nu oud-voorzitter van de raad van commissarissen van KLM is, is hij nog steeds lid van de raad van bestuur van Air France-KLM tot de volgende algemene vergadering op 28 mei. Als zodanig is het onderworpen aan een geheimhoudingsplicht.*

In wezen zijn zijn opmerkingen niet nieuw. De afgelopen maanden heeft de Nederlandse pers, die zeer goed op de hoogte is, meerdere malen artikelen met dezelfde ideeën gepubliceerd.

Hoewel ik geen commentaar kan geven op wat relevant is voor de discussies in de Raad van Bestuur, kan ik toch twee onnauwkeurigheden rechtzetten.

1. Wat betreft het proces van benoeming van de Chief Executive Officer van KLM, is het de verantwoordelijkheid van de Raad van Bestuur van Air France-KLM en niet van de Raad van Commissarissen van KLM. Het registratiedocument (pagina 70, beschikbaar op de Air France-KLM corporate website) vermeldt dat:

De Raad van Bestuur [van Air France-KLM] keurt de benoeming van de Voorzitter en de Afgevaardigd Bestuurder of de Afgevaardigd Bestuurder van elke Hoofddochtermaatschappij goed, op aanbeveling van het Benoemings- en Bestuurscomité.

2. De mogelijkheid om tijdens de vergaderingen van de raad van bestuur Engels te spreken, wordt duidelijk vermeld in het interne reglement (artikel 5, blz. 3, beschikbaar op de institutionele website van Air France-KLM):

De werktaal van de Raad is het Frans. Het staat elke bestuurder wiens moedertaal niet het Frans is, vrij om Engels te spreken. De werkdocumenten zijn in het Frans geschreven. Een Engelse vertaling van deze documenten is beschikbaar voor de bestuurders. De notulen van de Raad worden opgesteld in het Frans en het Engels. Ze zijn

goedgekeurd in beide versies. Slechts de Franse versie van de notulen is echter authentiek.

> **Hop! In Morlaix. Verkozen functionarissen ontvangen door de directie van Air France**

(bron: Ouest-Frankrijk) 26 april - Een **delegatie van politieke en economische vertegenwoordigers heeft een ontmoeting gehad met Anne Rigail**, Chief Executive Officer van Air France, **Pierre Olivier Bandet**, Deputy Chief Executive Officer, (...) **over de toekomst van Hop ! in Morlaix** (Finistère).

Ambtenaren van Air France benadrukten het belang van de vaardigheden van de professionele technici van Morlaix en de belangrijke rol van de middelbare school van Tristan-Corbière en de afdeling luchtvaart. Het zijn belangrijke troeven om aan de toekomst te werken, aldus de delegatie van politieke en economische vertegenwoordigers die de directie van Air France deze donderdag 25 april in Parijs heeft ontvangen.

Bovendien beweren ambtenaren dat het werklastplan voor de jaren 2019 en 2020 verzekerd is en dat er een studie aan de gang is om licht te werpen op de ontwikkelingsvooruitzichten na 2020. De resultaten zullen aan het einde van de werkzaamheden aan ons worden meegedeeld en in een tweede fase **zullen de lokale autoriteiten worden betrokken om samen te werken aan overeenkomsten die de duurzaamheid en het economisch evenwicht van de site zullen waarborgen, en nota te nemen van de gekozen vertegenwoordigers van Morlaix** die zeggen dat ze de wens hebben gevoeld om de activiteit op de site van Morlaix in stand te houden en om samen te werken met de verkozenen en diensten in alle ontwikkelingshypothesen.

***Mijn opmerking:** Meer dan 130 HOP! medewerkers in Morlaix voeren onderhoud (groot onderhoud) uit aan Bombardier en ATR vliegtuigen.*

Sinds de aankondiging van het vertrek van de ATR's uit de vloot van Hop! zijn de verkozen functionarissen (en het personeel van Morlaix) bezorgd over de toekomst van de HOP! luchtvaartonderhoudsactiviteiten in hun regio.

> **Air France heeft ervoor gekozen om de route Castres-Parijs te exploiteren tot 2023.**

(bron La Dépêche) 26 april is door de gemengde vereniging van de luchthaven van Castres-Mazamet (...) **Air France geselecteerd om de route tussen Castres en Orly voor de komende vier jaar te**

exploiteren.

(....) De onderneming was in concurrentie (....). De **leden van het vakbondscomité stemden unaniem** voor Air France, dat **een evenwichtssubsidie van 12,8 miljoen** euro vroeg voor **een periode van 4 jaar**, een bedrag dat lager is dan dat van Chalcir Aviation (....). Om een perfecte regelmaat van de route te garanderen, **heeft Air France besloten de Franse luchtvaartmaatschappij Aéro 4M, een dochteronderneming van Regourd aviation**, te **charteren** om de route Castres-Parijs te exploiteren. "Het is een bedrijf dat we kennen omdat het al in oktober en november vorig jaar door Hop gecharterd was op onze route en onze passagiers in deze periode een perfecte regelmaat hebben genoten zonder enige annulering (....)".

De medefinanciers van de lijn Castres-Parijs zijn de regio, het departement, de agglomeratie Castres-Mazamet en de staat, die (....) de lijn de komende vier jaar met 4 miljoen euro zullen financieren. De rest van de evenwichtssubsidie, die de onderneming in staat stelt het door de exploitatie van de lijn gegenereerde verlies te compenseren, wordt vrijwel gelijkmatig verdeeld over de andere drie financiers.

***Mijn opmerking:** Air France zal de route Castres-Parijs delegeren aan Aéro 4M, een dochteronderneming van Regourd aviation. De operatie zal worden uitgevoerd met Embraer 145s.*

> De nationalisatie van Alitalia lijkt nu onvermijdelijk te zijn

(bron L'opinion) 24 april - Het decreet dat maandagavond door de regerende populistische coalitie werd uitgevaardigd, heeft de staat op weg gezet naar een verhoging van het kapitaal van de onderneming, dat een groot tekort vertoont, terwijl Brussel in deze zaak al een procedure had ingeleid. De

Italiaanse regeringen zijn aan het veranderen, maar **Alitalia, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij van het land, blijft een hardnekkig probleem**. Het bedrijf verkeert sinds 2008 in een crisis en werd in 2017 onder toezicht geplaatst door de toenmalige regering, die ter verbetering van haar financiële situatie een overbruggingskrediet van 900 miljoen euro toekende (....).

(....) De Conte-regering heeft (....) besloten om zich zeer sterk in te laten met het beheer van de onderneming. In de eerste plaats heeft zij Ferrovie dello Stato (de door de Italiaanse staat gecontroleerde SNCF) toestemming gegeven om een bod uit te brengen om de zeggenschap over Alitalia over te nemen, waarbij de overname afhankelijk wordt gesteld van een inbreng in het kapitaal van een andere investeerder.....) Maar omdat het staatsbedrijf er nog niet in geslaagd

was een solide koper te vinden, **besloot de regering tijd te kopen: in de avond van maandag werd bij besluit geformaliseerd dat het de looptijd van de overbruggingslening die Alitalia voor eind juni 2019 moest terugbetalen had geëlimineerd** en de rente op de lening in aandelen wilde omzetten. De staat heeft nu dus rechtstreeks toegang tot het kapitaal.

"De beslissing van de regering om de overbruggingslening permanent te maken is suïcidaal", vertelde een bron van de Europese Commissie aan Il Sole 24 Ore krant. Brussel heeft reeds een procedure ingeleid voor het overbruggingskrediet, dat de tijdelijke limieten heeft overschreden: meer dan twee jaar in plaats van zes maanden. De door de Italiaanse staat verstrekte lening zal daarom waarschijnlijk worden geherkwalificeerd als staatssteun.

Volgens Andrea Giuricin [professor vervoerseconomie] **is de volledige nationalisatie van Alitalia een optie die moeilijk te vermijden is (....).**

***Mijn opmerking:** De termijn voor de selectie van Alitalia's kopers moet opnieuw worden verlengd. De griffiers stellen voor om het besluit met twee tot drie weken uit te stellen (vóór de Europese verkiezingen).*

Delta Airlines en de Italiaanse Schatkist konden elk 15% van het kapitaal verwerven, de nationale luchtvaartmaatschappij Ferrovie dello Stato (de Italiaanse SNCF) 30%. Voor de resterende 40% moet nog een koper worden gevonden.

> Turkish Airlines: een enorme luchthaven met enorme ambities

(bron Uitdagingen) 28 april - **Geen van de megaprojecten op luchthavens in de wereld is zo ambitieus als Istanbul, dat sinds 6 april operationeel is.** Het faraonische project (....) is (....) bedoeld (....) om Turkish Airlines te helpen de eerste plaats te veroveren op haar concurrenten in de Golfregio. Velen zagen het als een weelderig project. Alles, het is waar, is buitenproportioneel. In minder dan vijf jaar tijd is een vallei ter grootte van Manhattan omgetoverd tot een gigantische hub die 3.000 vluchten per dag en 90 miljoen passagiers per jaar kan verwerken.

De rekening was ook fenomenaal: 11 miljard dollar, terwijl de Turkse economie in de problemen zit. In vergelijking met de lopende projecten in de Golf lijkt deze nieuwe luchthaven veel levensvatbaarder te zijn. Turkish Airlines heeft een jaarlijkse stijging van 30% van haar activiteiten gezien, terwijl die van de Golfmaatschappijen is gestagneerd of afgenomen. Zolang het op de oude luchthaven Atatürk krap was, was het gevaar beperkt. Dit is niet langer het geval. In de afgelopen dertig

jaar hebben de **drie grote Golfbedrijven** Emirates, Etihad en Qatar Airways, het luchtvervoer opnieuw gedefinieerd. Ze hebben de "super-connector"-luchthavens van de Golf gebruikt als doorvoerpunten voor wereldwijde passagiers. Ze **lopen het risico te worden onttroond door Turkish Airlines**. De nieuwe luchthaven van Istanbul is ontworpen om van de Turkse luchtvaartmaatschappij een super-connector te maken.

Istanbul wordt begunstigd door de nabijheid van Europa. Turkije kan voor zijn vluchten naar Europa gebruik maken van vliegtuigen met een smalle romp die goedkoper zijn dan de breedrompvliegtuigen van de Golfmaatschappijen. De Turkse groep zal daardoor meer dagelijkse vluchten naar de meeste bestemmingen kunnen aanbieden. Maar de Golfbedrijven hebben gereageerd. In februari annuleert Emirates de meeste van zijn resterende bestellingen voor de A 380 ten gunste van kleinere modellen. Sir Tim Clark, President van de Emiraten, hoopt dat zijn partnerschap met Flydubai, eigenaar van een vloot van vliegtuigen met een smalle romp, hem in staat zal stellen zijn marktaandeel te behouden. Hoewel imitatie de meest oprechte vorm van vleierij is, geven de luchtvaartmaatschappijen in de Golfstaten Turkish Airlines de eer terug die zij eerder aan hen hadden betaald.

***Mijn opmerking:** Turkish Airlines heeft nu een luchthaven die het in staat stelt te concurreren met zowel de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten als de Europese majors.*

Aangezien het Turkse bedrijf wordt beschouwd als gevestigd in Europa, heeft het minder beperkingen om toegang te krijgen tot de Europese markt dan Golfbedrijven.

> Luchtcraashes: de 737 MAX-fouten van Boeing waren al in 2018 bekend.

(bron Le Monde met AFP) 29 april - **Amerikaanse inspecteurs overwogen om enkele van de Boeing 737 MAX vliegtuigen in 2018 aan de grond te houden**, nadat ze hadden vernomen dat de fabrikant van het vliegtuig het waarschuwingssignaal had uitgeschakeld dat verondersteld werd om te waarschuwen voor defecten in het MCAS overtreksysteem, een bron die dicht bij de zaak lag, vertelde AFP op zondag 28 april.

(....) **Na besprekingen, hadden zij definitief dit lood verlaten, maar de informatie was niet terug naar hogere ambtenaren van het federale agentschap gevonden**, deze bron zei opnieuw, bevestigend

informatie van Wall Street Journal.

(...) **Boeing had dit signaal automatisch uitgeschakeld in de 737 MAX's die aan Southwest werden geleverd zonder de luchtvaartmaatschappij te informeren. Noch het bedrijf noch zijn piloten waren zich bewust van de veranderingen toen zij met het vliegen van het vliegtuig in 2017 begonnen**, vertelde een woordvoerder van het Zuidwesten AFP.

Net als de regelgevers werden zij pas na de Lion Air tragedie op de hoogte gebracht. "Voor het ongeval met de Lion Air werden de signalen (...) door Boeing gepresenteerd als operationeel, ongeacht of u de functionaliteit hebt geselecteerd of niet", aldus de woordvoerder uit het zuidwesten per e-mail. Maar "na het Lion Air-ongeluk deelde Boeing Southwest mee dat de signalen onbruikbaar waren als de optie niet was genomen," voegde ze eraan toe. Dat is toen Zuidwesten ervoor koos om deze optie voor al zijn apparaten te nemen, besloot de woordvoerder. **Boeing**

, gecontacteerd door AFP, **verzekerde dat het waarschuwingssignaal nu een basis en gratis functie zou worden voor alle klanten.** "Deze wijziging zal op alle MAXen worden doorgevoerd, of ze nu in productie zijn of in de wijzigingsfase voor degenen die in dienst waren," aldus een woordvoerder.

De FAA wilde geen commentaar geven op de immobilisatie-informatie, maar een woordvoerder zei dat het signaal "een optie voor luchtvaartmaatschappijen" was.

MCAS was ook betrokken bij het Ethiopian Airlines 737 MAX 8 ongeval dat op 10 maart 2019 ten zuidoosten van Addis Abeba neerstortte en waarbij 157 mensen omkwamen.

Deze vliegcrisis heeft ertoe geleid dat de 737 MAX-vloot op de grond over de hele planeet is geïmmobiliseerd. **Boeing werkt aan wijzigingen in de MCAS om het vliegverbod op te heffen, maar de crisis, die hij woensdag aankondigde, heeft hem al 1 miljard dollar gekost. De rekening zal naar verwachting stijgen, aangezien de vliegtuigfabrikant waarschijnlijk de luchtvaartmaatschappijen zal compenseren die tot deze zomer duizenden vluchten hebben geannuleerd en hun klantenservice en boekingsteams hebben moeten uitbreiden.** (...)

Mijn commentaar: De commentaren van de woordvoerder van het Zuidwesten werden bevestigd door de voorzitter van de Unie van de Piloten van het Zuidwesten: " De eigen handboeken van het Zuidwesten waren verkeerd over de beschikbaarheid van alarm. Omdat Boeing de wijziging niet aan de luchtvaartmaatschappij had meegedeeld, bevatten de handleidingen onjuiste informatie.

De CEO van Boeing was van zijn kant van mening dat de tragedies te wijten waren aan een "keten van gebeurtenissen en niet aan een enkele factor" (het slecht functioneren van het MCAS-boxbeschermingssysteem). Voor hem "werkten de ontwerp- en certificeringsprocedures normaal".

Het is aan de onderzoekers om de oorzaken van de twee ongevallen van de B737 MAX op te helderen.

> Terwijl "vliegende schande" Zweden in beslag neemt, zet SAS zich in voor de strijd tegen de klimaatverandering.

(bron Bloomberg) 14 april - In het land dat de wereldwijde activiste Greta Thunberg de **schande van het vliegverkeer, dat fossiele brandstoffen absorbeert**, heeft gegeven, **kan nu een reële invloed hebben op de reisgewoonten.**

(...) Dit fenomeen, dat bekend staat als "vliegende schande", zet de luchtvaartmaatschappijen onder druk om hun inspanningen om hun broeikasgasemissies te verminderen, te verdubbelen.

(...) Voor Rickard Gustafson, CEO van SAS, is de vraag existentieel. Als de samenleving - en de luchtvaartmaatschappijen - de klimaatverandering niet aanpakken, zou de wereld zoals wij die kennen, kunnen ophouden te bestaan. Maar aangezien luchtvaartmaatschappijen een integraal onderdeel zijn van de geglobaliseerde wereld waarin we leven, gelooft hij niet dat de oplossing is om te stoppen met vliegen. In plaats daarvan **moeten luchtvaartmaatschappijen maatregelen nemen om de vervuiling te verminderen en duurzamer te worden tot de dag dat er motoren zijn die niet langer afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen.**

(...) Volgens een onderzoek van het Wereld Natuur Fonds heeft 23 procent van de Zweden het afgelopen jaar afgezien van vliegen om hun klimaatimpact te verminderen (...). Ongeveer 18 procent koos de trein boven het vliegtuig.

Een ander recent onderzoek van de Zweedse radio heeft aangetoond dat **het klimaat vandaag de dag het belangrijkste politieke vraagstuk voor jongeren is.** Deze ontwikkeling valt samen met de beweging van het Zweedse tienermeisje Greta Thunberg, waar duizenden studenten over de hele wereld regelmatig demonstraties organiseren in een poging om politieke leiders te dwingen actie te ondernemen voor het milieu.

Volgens Zweden is het klimaatdebat een van de redenen voor de daling

van het aantal passagiers (...). Het effect is duidelijk, met name op het binnenlandse verkeer, dat vorig jaar met 3% is gedaald. (...)
) "De weg naar een fossielvrije voetafdruk zal lang zijn, maar ik ben een technologie-optimist," zei Gustafson. **"Ooit zal een wetenschapper een manier vinden om de huidige straalmotor te vervangen, en ik denk dat deze vliegtuigen over 20 jaar voor ons allemaal beschikbaar zullen zijn.**

***Mijn opmerking:** De afgelopen weken is de druk op de luchtvaartmaatschappijen de laatste weken toegenomen. Als ze niet de zondebok willen zijn in de strijd tegen de opwarming van de aarde, zullen ze zeer actief moeten zijn, zowel om hun CO2 -uitstoot te verminderen als om ze te compenseren.*

Vooraf omdat er vandaag de dag geen "schone" manier is om zonder kerosine in vliegtuigen met meer dan 100 zitplaatsen te doen.

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 eind maandag 29 april 10,33 euro. Het is met 7,10% gedaald.

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

De loop van de Brent-olie (Noordzee) bedraagt 72 dollar, een daling van 2 dollar. De olieprijs worden nog steeds gedreven door de productiedalingen en geopolitieke spanningen van Opep 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](#). 10048 mensen ontvangen deze persrecensie live