



## I Brief van de Directeur Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 725, 14 oktober 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-KLM: +3,1% passagiersvervoer in september**

(bron CercleFinance) 8 oktober - **Air France-KLM meldt voor de maand september een toename van 3,1% van het totale passagiersverkeer**, gebaseerd op een capaciteitstoename van 2,4%, wat resulteert in **een verbeterde bezettingsgraad van 0,6 procentpunt tot 89,2%**.

Met name de passagiersnetwerkactiviteit (Air France en KLM) kende een toename van het verkeer met 2,4%, met een toename van 5,4% van de verbindingen met Noord-Amerika, terwijl de low-cost activiteit in Transavia met 7,6% toenam. **Het vrachtverkeer van Frans-Nederland is vorige maand met 3,8% gedaald op basis van** een capaciteitstoename van 1,4%, wat resulteerde in een bezettingsgraad die met 3,1 punt daalde tot 57%.

***Mijn opmerking:*** *sinds het begin van het jaar heeft de Air France-KLM-groep 80 miljoen passagiers vervoerd, een stijging van 3,4 procent ten opzichte van dezelfde periode in 2018.*

*Ik stel vast dat de Frans-Nederlandse groep over deze negen maanden een bezettingsgraad had die 6 punten hoger was dan die van de Lufthansa-groep (88,7% tegen 82,8%); een prestatie die toe te schrijven is aan de gecombineerde Air France-KLM-teams.*

*Om over financiële indicatoren te beschikken, moet worden gewacht tot de publicatie van de kwartaalresultaten van de Air France-KLM-groep op 31 oktober.*

## > **KLM viert haar 100ste verjaardag**

(bron Air Journal) 8 oktober **2019** - De **KLM**, de tweede nationale luchtvaartmaatschappij dit jaar die haar 100-jarig bestaan viert na British Airways, vierde **op 7 oktober 2019 in Amsterdam een groots feest**. Sinds de eerste vlucht op 17 mei 1920, zes maanden na de oprichting door acht Nederlandse zakenmensen, is KLM uitgegroeid tot een bedrijf met 120 vliegtuigen binnen de Air France-KLM-groep en de SkyTeam-alliantie. "Het feit dat we ons 100-jarig jubileum vieren is niet alleen een bewijs van een eeuw van succesvol zakendoen, innovatie en commercie, maar ook van het vertrouwen dat onze klanten en partners in KLM hebben. Dit is een ode aan KLM's luchtvaartpioniers, die de burgerluchtvaart letterlijk op de wereldkaart hebben gezet", aldus CEO Pieter Elbers in een verklaring.

KLM" is de oudste internationale luchtvaartmaatschappij die nog steeds onder haar oorspronkelijke naam actief is. **Wij waren de eerste luchtvaartmaatschappij die met succes samenwerkingsverbanden en allianties aanging, waarna** veel andere landen en luchtvaartmaatschappijen ons voorbeeld volgden. Dit bracht honderden miljoenen mensen over de hele wereld samen. Zoals Albert Plesman zei: "De oceaan van lucht verenigt alle volkeren. "We kunnen trots zijn op onze lange lijst van prestaties en inspanningen van de afgelopen 100 jaar. Zo bevinden we ons aan het begin van een nieuwe eeuw - energiek en zelfverzekerd - aan het begin van een nieuwe eeuw. Vol met dezelfde pioniersgeest en ondernemersgeest kijken we ernaar uit om de uitdagingen van duurzaamheid en innovatie met optimisme tegemoet te treden," voegde de CEO eraan toe.

**De spanningen tussen Nederland en Frankrijk werden** op 7 oktober **kort genoemd** door de CEO van de Benjamin Smith groep, die in Le Figaro verklaarde: "Wanneer je twee luchtvaartmaatschappijen in dezelfde groep hebt die voor elk land zo belangrijk zijn (...), is het vanzelfsprekend dat elke regering haar belangen voor de toekomst wil beschermen". Maar hij vertelde ATW ook dat Air France "van KLM kon leren op het gebied van efficiëntie" en "veel ruimte voor verbetering" had, terwijl hij erkende dat de groep "grote vooruitgang had geboekt in haar activiteiten" sinds de stabilisatie van haar relaties met de vakbonden.

***Mijn opmerking:*** *Gedurende het weekend van 5 en 6 oktober, en opnieuw op 7 oktober, hebben honderden KLM-medewerkers en hun gezinnen deelgenomen aan de vieringen die in het kader van het honderdjarig bestaan van hun bedrijf werden georganiseerd.*

*Op 8 oktober werden medewerkers van Air France uitgenodigd voor een ceremonie op het hoofdkantoor van Roissy.*

*De laatste viering vond plaats op de Nederlandse ambassade in Parijs. Pieter Elbers, KLM-directeur, erkende 's avonds het voordeel dat KLM heeft gehad bij de fusie met Air France.*

*Op dit punt herhaalde hij de toespraak van zijn voorganger, Peter Hartman, die u kunt vinden in Flash nr. 81 van vorige week.*

## **> Bij Air France Industries, "we hebben geen penury business".**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 3 oktober - Air France Industries is, zoals alle onderhoudsbedrijven, actief op een gespannen arbeidsmarkt (...).

*Aan het begin van het jaar verwachtte Air France Industries tussen de 250 en 300 nieuwe medewerkers. Zijn de behoeften veranderd en waar ben je met je doel?*

Jérôme Ivanoff, hoofd van het werkgelegenheidsbeleid bij Air France Industries: De behoeften die we hebben vastgesteld zijn niet veranderd. (...) Maar dat is niet het enige in ons actieplan.

Elk jaar stellen we een actieplan op dat gebaseerd is op een analyse van onze medewerkers in het kader van een GPEC (Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences). Voor dit jaar (...) **bevorderen we de toegang tot onze activiteiten voor medewerkers van andere Air France divisies. Het is een** belangrijk onderdeel van het aanbod van onze bedrijven: tussen de 80 en 90 werknemers gaan onze carrièrepaden in, die ofwel certificeren ofwel kwalificeren (... bijvoorbeeld voor de logistieke en structuuractiviteiten).

We hebben ook een belangrijk beleid met betrekking tot leren. **Elk jaar verwelkomen wij een nieuwe golf van stagiaires**, voornamelijk in onze luchtvaartonderhoudsvakgebieden. Tegelijkertijd bieden wij een vast contract aan voor vertrekkende stagiairs die bij ons bedrijf zijn opgeleid. Zij maken deel uit van ons aanwervingsbeleid.

**Er is ook een aspect van de vervrouwelijking van de beroepen in de luchtvaart:** we proberen duidelijk te maken dat het beroep van mecaniciens ook interessant kan zijn voor vrouwen, die meer aanwezig zijn in ondersteunende en managementberoepen. Vandaag de dag hebben we ongeveer 12,8% vrouwen in onze teams.

**We hebben ook een zeer proactief beleid met betrekking tot het in dienst nemen van gehandicapte werknemers.** We hebben jaarlijkse doelstellingen voor het aanwerven van gehandicapte werknemers in heel Air France en in het algemene industriële management overtreffen we deze

jaarlijks. (...)

*We horen vaak over de moeilijkheden bij de aanwerving van personeel in de luchtvaartsector en de sector van het luchtvaartonderhoud. Heeft u moeite met het werven in bepaalde vakgebieden?*

We hebben geen penurisch beroep. We zitten in een gespannen markt voor luchtvaartonderhoud omdat onze leeftijdspiramide dezelfde is als die van onze burens - onderhoudsgroepen, luchtvaartmaatschappijen zoals wij of fabrikanten. **We zullen** allemaal op zoek gaan **naar monteurs op de arbeidsmarkt. Dat gezegd hebbende, hebben we tot nu toe geen problemen gehad.** Daar zijn verschillende redenen voor: volgens de kandidaten die wij interviewen, zijn de eerste twee criteria die opvallen bij hun keuze het prestige van Air France en de kwaliteit van het leven op het werk. (...)

*Verandert de opkomst van predictief onderhoud en nieuwe technologieën de profielen die u rekruteert en de reeds bestaande vacatures?*

Onze bedrijven evolueren. Vliegtuigen zijn steeds moderner, ze communiceren zelf hun defecten en anticiperen erop. Het is nog niet overal ontwikkeld, maar het begint te veranderen. **We zijn nog steeds bezig met het werven van luchtvaartingenieurs, maar we beginnen nu met het werven van ingenieurs die weten hoe ze gegevens moeten verwerken** en die ons onderhoudsbeleid kunnen ontwikkelen op basis van de communicatie tussen vliegtuigen en hun computers. **We hebben deze dubbele expertise op het gebied van grote gegevens en operaties nodig:** het is niet voldoende om over gegevens te beschikken, maar we moeten weten hoe we die moeten interpreteren. Dit is het werk van deze nieuwe ingenieursberoepen. Het is een zeer interessante evolutie omdat het veel tijd en geld bespaart.

***Mijn opmerking:*** Binnen AFI KLM E&M onderhouden 14.000 medewerkers de vliegtuigen van de groep en die van bijna 200 luchtvaartklanten. In 2017 bedroeg de omzet van externe klanten 1,823 miljard euro, waarmee AFI KLM E&M de op een na grootste MRO-speler (Maintenance, Repair and Overhaul) ter wereld is.

*De groep Air France-KLM, die ervoor gekozen heeft om een activiteit op het gebied van luchtvaartonderhoud te onderhouden en te ontwikkelen, werft jaarlijks enkele honderden onderhoudsspecialisten aan.*

**> De slots van wijlen Aigle Azur in Algerije zijn van belang voor Transavia France en ASL Airlines.**

(bron Econostrum) 7 oktober 2019 in gerechtelijke vereffening verklaard op 27 september 2019, bij gebrek aan een kandidaat voor een overname die

door de rechtbank van koophandel van Evry als ernstig wordt beschouwd, **trekt Aigle Azur nu meer en meer belangstelling**. Meer bepaald zijn het de 9 150 start- en landingslots die door het faillissement van de maatschappij vrijkomen, die verscheidene luchtvaartmaatschappijen aantrekken. En dan vooral de Frankrijk-Algerije routes, waar het 30% van de markt voor zijn rekening nam.

De eerste onder hen is Transavia France, een goedkope dochteronderneming van Air France, waarvan de algemeen directeur had verklaard dat hij niet betrokken wilde worden bij het Aigle Azur-project. Nathalie Stubler zei op zaterdag 5 oktober 2019 over Europa 1: "Wij zijn geïnteresseerd in de verkeersrechten naar Algerije (...) **Transavia zal zich positioneren om deze verkeersrechten van de autoriteiten te verkrijgen**. De CEO van Transavia France herinnert zich dat zijn bedrijf "al routes heeft van Nantes en Lyon naar Algerije". Het dient Algiers en Oran.

De groep Air France (...) heeft een marktaandeel van 8% in Algerije. Maar hij is niet de enige die zich op deze slots richt. **ASL Airlines, een andere Franse luchtvaartmaatschappij, zegt geïnteresseerd te zijn in "het hele Aigle Azur netwerk in Algerije"**. En zijn CEO, Jean-François Dominiak, vervolgde in de kolommen van de Tribune met de vermelding "we willen geen kruimels hebben". ASL is een echt alternatief voor de Air France groep." ASL Airlines biedt momenteel een Paris Charles de Gaulle-Algiers aan.

Het Spaanse bedrijf Vueling, dat kandidaat was voor de overname van Aigle Azur en dat al vanuit Marseille Algiers bedient, beweert ook kandidaat te zijn om enkele slots over te nemen.

Aigle Azur had 350 mensen in dienst in Algerije op een totaal van 1.150 werknemers.

***Mijn opmerking: het is belangrijk om onderscheid te maken tussen slots en verkeersrechten.***

*De start- en landingslots worden in Frankrijk beheerd door Cohor (Association pour la coordination des horaires). Ze worden toegewezen aan de bedrijven zonder een oordeel te vellen over de lijnen die worden bediend. Ze zijn kostbaar op Orly, de enige Franse luchthaven die verzadigd is.*

*Verkeersrechten worden gedefinieerd in bilaterale overeenkomsten tussen staten. Zij definiëren de vluchtfrequenties, de dienst- en tussenlandingspunten en de mogelijkheid van code-sharing tussen twee staten.*

*Om de verbindingen tussen Frankrijk en Algerije na het faillissement van Aigle Azur in stand te houden, moeten de kandidaat-ondernemingen dus eerst van de Franse staat verkeersrechten krijgen. Vervolgens kunnen zij*

*deze lijnen exploiteren door gebruik te maken van de slots die zij reeds hebben of door nieuwe slots aan te vragen bij Cohor.*

### > **Lucht: Delta doet het beter dan verwacht in het 3e kwartaal**

(bron Le Figaro met AFP) 10 oktober - **Delta Airlines kondigde donderdag aan dat het beter dan verwachte resultaten in het derde kwartaal** dankzij met name aan passagiers die de hoge prijs betalen en aan een vraag die verrast door de kracht ervan geboekt.

**Het nettoresultaat van de groep Atlanta is in de drie maanden eind september met 13,1% gestegen tot USD 1,495 miljard, wat resulteerde in een winst per aandeel, gecorrigeerd voor de uitzonderlijke elementen, de referentie in Noord-Amerika, van USD 2,32, in vergelijking met het door de analisten verwachte gemiddelde van USD 2,26. De resultaten per aandeel, gecorrigeerd voor de uitzonderlijke elementen, zijn in de eerste helft van het jaar met USD 2,32 gestegen.**

De verkoop steeg met 5% tot \$12.56 miljard, lichtjes onder de verwachtingen, zei het bedrijf donderdag in een verklaring. De omzet in de Verenigde Staten was de drijvende kracht achter de groei van dit kwartaal van 7,8% met een stijging van meer dan 3% van de omzet per passagier. De verkoop van hoogwaardige producten steeg met 11% en de verkoop aan bedrijven met 8%.

De trans-Atlantische routes hebben ook bijgedragen tot de stijging van de totale inkomsten, met een stijging van de inkomsten met 3,2% en een stijging van de capaciteit met 4,9%. Anderzijds daalde de omzet per passagier met 1,6%, maar dit was het gevolg van valuta-effecten. De stijging die voor de eerste en de business class wordt waargenomen, overtreft die van de normale cabine.

**Delta Airlines is een van de weinige grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die momenteel geen Boeing 737 MAX's in haar vloot heeft**, een modelvliegtuig dat sinds half maart aan de grond wordt gehouden na twee ongelukken waarbij 346 mensen omkwamen. American Airlines, United en Southwest hebben al duizenden vluchten moeten annuleren als gevolg van deze sluiting.

***Mijn opmerking:*** Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen worden het meest getroffen door de sluiting van de vlucht van de B737 MAX. Air Canada, American Airlines, United en Southwest hebben 80 van dergelijke vliegtuigen.

### > **Lufthansa: toename van het verkeer met 2,3% in september**

(bron: Boursier com) 11 oktober - **De Lufthansa-groep verwelkomde 13,95**



**miljoen passagiers in september, een stijging van 2,3% op jaarbasis.**

Tegelijkertijd is de capaciteit met 2,2% toegenomen, waardoor de beladingsgraad met 0,1 punt is verbeterd tot 84,7%. Alleen al voor Lufthansa steeg het verkeer met 1,7%, terwijl **de beladingsgraad 84,2%** (+0,2 punten) bedroeg.

***Mijn opmerking:** sinds begin 2019 hebben de luchtvaartmaatschappijen van de Lufthansa-groep ongeveer 110 miljoen passagiers vervoerd, 30 miljoen meer dan de Air France-KLM-groep.*

## **> EasyJet valt na de voorlopige resultaten van de EasyJet valt na de voorlopige resultaten**

(bron AOF) 8 Oktober 8 - EasyJet rapporteerde over Dinsdag dat zijn jaarlijkse inkomens vóór belastingen in de hogere helft van zijn voorspellingswaaier zullen zijn. Zo mikt de Britse lagekostenmaatschappij bijvoorbeeld op een belastbare winst tussen 420 en 430 miljoen pond voor haar boekjaar 2018-2019 (afgesloten eind september). Voorheen richtte de groep zich op 400 tot 440 miljoen pond. Johan Lundgren, CEO van easyJet, sprak in het bijzonder over de positieve impact van de vluchtverstoringen bij British Air en Ryanair.

(...) Deze winstgevendheid zal een aanzienlijke daling betekenen ten opzichte van de belastbare winst van vorig jaar van £ 578 miljoen.

**Voor het hele jaar eind september merkt easyJet op dat het aantal passagiers met 8,6% is gestegen tot 96 miljoen**, gedreven door een capaciteitstoename van 10,3% tot 105 miljoen zitplaatsen. De **bezettingsgraad voor het hele jaar zal met 1,4 procentpunt dalen tot 91,5%**.

Verwacht wordt echter dat de totale inkomsten per zetel bij constante wisselkoersen met ongeveer 2,7% zullen dalen. (...)

**"Stijgende olieprijs en tegenwind in de valutamarkt zijn van invloed op de resultaten**, maar de kostenbesparingen werpen hun vruchten af", aldus Neil Wilson, Senior Market Analyst, bij Markets.com.

**De volledige jaarcijfers van de groep worden op 19 november bekendgemaakt.** EasyJet zal van de gelegenheid gebruik maken om zijn prioriteiten voor 2020 bekend te maken.

**De IATA voorspelt dat de wereldwijde luchtvaartsector in 2019 zal verbeteren, met name dankzij de daling van de prijs van een vat olie, die naar verwachting zal stabiliseren op ongeveer 65 dollar (vergeleken met een gemiddelde prijs van 73 dollar in 2018).** De nettowinst van de internationale luchtvaartmaatschappijen zal dus naar verwachting met 9,9% stijgen tot 35,5 miljard USD in 2019. (...)

De IATA voorspelt een verdubbeling van het wereldwijde luchtverkeer tegen 2037. Aan de andere kant worden de **luchtvaartmaatschappijen voortdurend geconfronteerd met tariefverlagingen, met een gemiddeld tarief dat de afgelopen 20 jaar met meer dan 50% is gedaald.**

***Mijn opmerking:** In dit artikel wordt er terecht op gewezen dat de gemiddelde olieprijs in 2019 15% lager is dan de gemiddelde prijs in 2018 (65 dollar versus 73 dollar). Het is dan ook moeilijk om de moeilijkheden waarmee de luchtvaartmaatschappijen momenteel worden geconfronteerd, toe te schrijven aan de problemen die de olie-industrie ondervindt.*

### **> Boeing 737 MAX: JATR veroordeelt de ontoereikende expertise van de FAA.**

(bron: Air Journal) 12 oktober - In een gisteren gepubliceerd rapport van 71 pagina's heeft **een comité van** wereldwijde burgerluchtvaartautoriteiten, de Joint Authorities Technical Review (JATR) genaamd, in een 71 pagina's tellend rapport het **gebrek aan middelen van de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) aan de kaak gesteld om de Boeing 737 MAX goed te keuren.**

JATR-experts wijzen in het bijzonder op "een ontoereikend aantal FAA-specialisten" om het ontwerp van de 737 MAX te evalueren, "beperkte ervaring en kennis van de belangrijkste technische aspecten van het 737 MAX-programma" en onvoldoende kennis van het MCAS-stall protection system (betrokken bij de ongelukken met Lion Air en Ethiopian Airlines waarbij 346 mensen om het leven kwamen). Dit was met name nadelig omdat **de FAA zelf niet volledig op de hoogte was van de MCAS-veranderingen die zich tijdens de ontwikkeling van het vliegtuig hebben voorgedaan.** In september had de National Transportation Safety Board (NTSB), die het Amerikaanse vervoer regelt, al gewezen op deze tekortkomingen van de FAA.

"Hoewel mens-machine interactieproblemen de kern vormen van alle recente vliegtuigongevallen en betrokken zijn bij de twee 737 MAX-ongevallen, heeft de FAA zeer weinig experts op het gebied van menselijke factoren (....) in haar certificeringspersoneel", aldus JATR-deskundigen die "verschillende menselijke factoren in het certificeringsproces" van de 737 MAX hebben vastgesteld. Kortom, de FAA was daardoor niet in staat om de opleidingsbehoeften van de piloten van de Boeing-toestellen goed in te schatten.

In antwoord op dit verslag heeft de nieuwe baas van de FAA, Steve Dickson, zich ertoe verbonden "elke aanbeveling te herzien en passende maatregelen te nemen" om de veiligheid van de luchtvaart over de hele wereld te verbeteren.



**Mijn opmerking:** De Joint Authorities Technical Review (JATR) Committee (JATR) is in april 2019 opgericht na het tweede ongeval met een 737 MAX.

Hij was "verantwoordelijk voor het evalueren van bepaalde aspecten van het geautomatiseerde besturingssysteem 737 MAX, inclusief het ontwerp en de interactie van de piloot met het systeem, om vast te stellen of het systeem voldoet aan alle van toepassing zijnde voorschriften en om te bepalen welke verbeteringen in de toekomst eventueel nodig zijn".

De eerste conclusies van de commissie bevestigen de tekortkomingen van de FAA, de Amerikaanse autoriteit die belast is met de certificering van de B737 MAX.

## > **Roissy: ADP-campagnes voor haar gigantische terminalproject**

(bron Le Parisien) 9 oktober - (...) **Terminal T4 te Roissy (Val-d'Oise) geeft aanleiding tot bezorgdheid bij de omwonenden die** overvlogen worden door vliegtuigen in de omgeving.

Op papier is het waar dat dit megaproject eng is. Het is **niet meer en niet minder dan de toevoeging van het equivalent van de luchthaven Orly (Val-de-Marne) aan de omgeving van Roissy**. Dat wil zeggen dat **Roissy** aan het einde van het project in 2037 **zal toenemen van 70 tot 110 miljoen passagiers per jaar en van 1300 tot 1800 vliegtuigpassagiers per dag**. (...)

Met 500 extra vliegtuigen per dag zal de T4 waarschijnlijk de muren van de bewoners van Roissy doen trillen. Van de 29 toezeggingen die ADP aan het eind van de raadpleging heeft gedaan, hebben er dus zes betrekking op geluidshinder, die de grootste bron van zorg is. ADP is met name gestart met een "balanced approach study" om de luidruchtigste nachtvluchten te verbieden (...).

Meer in het algemeen wil ADP haar goede milieubewustzijn bewijzen. De groep zal ook de studie van 2006 over de roetafzettingen rond de luchthaven actualiseren, een streefcijfer van nul afval vaststellen voor het vierde kwartaal, zich ertoe verbinden om tegen 2030 koolstofneutraliteit te bereiken en tegen 2050 een netto-emissie van nul (zonder compensatie). De groep zal volgend jaar zelfs het bos van Montmorency opnieuw bevolken (...).

**Q4 is gebaseerd op een prognose van een continue groei van het luchtverkeer van 2 tot 3% per jaar**. Maar met de "flygskam" beweging (de schande van het vliegen om milieuredenen), zal het vliegtuig nog steeds hetzelfde elan hebben?

"Onze voorspellingen zijn al in het lage bereik", zegt Edward Arkwright, ADP's Managing Director. Maar **als er na de eerste fase van de T4 in 2028 iets gebeurt en er geen noodzaak meer is om de tweede fase te doen,**

**kunnen we stoppen. »**

In de tussentijd zal het project worden voortgezet: een openbaar milieuonderzoek is gepland voor juni 2020, vóór de start van de werkzaamheden die ADP in 2021 verwacht. De groep belooft ten minste twee keer per jaar terug te komen om te bewijzen dat zij haar verplichtingen nakomt. "We zitten in een openbaar onderzoek tot 2037", zegt Edward Arkwright, uitvoerend directeur van ADP.

***Mijn opmerking:*** Ik maak me zorgen over de verklaring van de CEO van ADP.

*Als de tweede fase van het bouwproject voor Terminal 4 wordt stopgezet, kan de T4 aan het einde van fase 1 dan alle activiteiten van de groep Air France in de T4 worden ondergebracht? Of moet de Air France groep op Terminal 2 blijven?*

**> British Airways zal haar emissies compenseren.**

(bron Air Journal) 11 oktober - (...) Op milieugebied heeft **British Airways** gisteren, net als Air France vorige week, **aangekondigd dat het de eerste Britse luchtvaartmaatschappij zal zijn die haar CO2-uitstoot op binnenlandse vluchten in het Verenigd Koninkrijk al in januari 2020 volledig zal compenseren.** Alle klanten van deze lijnen krijgen dan een compensatie van de CO2-uitstoot van hun vluchten door de luchtvaartmaatschappij en investeren in projecten ter vermindering van de CO2-uitstoot over de hele wereld: "deze "gegarandeerde kwaliteitsprojecten zullen onder meer betrekking hebben op hernieuwbare energie, de bescherming van tropische regenwouden en herbebossingsprogramma's".

Het bedrijf voert tot 75 vluchten per dag uit tussen Londen en 10 Britse steden (...). De "binnenlandse emissies" bedragen ongeveer 400.000 ton CO2 per jaar. De

aankondiging komt op een moment dat het moederbedrijf van British Airways, International Airlines Group (IAG, dat ook Iberia Aer Lingus, Vueling en Level

omvat), de eerste luchtvaartgroep ter wereld is die zich heeft verbonden tot het bereiken van de doelstelling van nul netto-koolstofuitstoot tegen 2050, "bijdragend aan het engagement van de Britse regering voor een netto-koolstofarme economie tegen 2050 en aan de doelstelling van de Verenigde Naties om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graden". De emissiedoelstelling van de IAG zal worden bereikt door een aantal milieu-initiatieven, waaronder de investering van meer dan 400 miljoen dollar in de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstof in de komende 20 jaar.

Alex Cruz, CEO van British Airways, zei: " (...) dit initiatief (...) volgt op (...) de aankondiging van ons partnerschap met het bedrijf Velocys, voor de bouw van een installatie die huishoudelijk en commercieel afval omzet in hernieuwbare en duurzame vliegtuigbrandstof voor onze vloot" (...).

***Mijn opmerking:*** Tien dagen na Air France kondigt British Airways haar besluit aan om haar CO2-uitstoot op haar binnenlandse vluchten voor 100% te compenseren.

*Als dit besluit prijzenswaardig is, moet het in perspectief worden geplaatst. Het betreft 75 vluchten per dag naar het Verenigd Koninkrijk, ver van de 500 dagelijkse vluchten die Air France zal compenseren.*

## > De burgerluchtvaart zet zich in voor de beperking van de CO2-uitstoot "op lange termijn".

(bron: actu-environment) 8 oktober - Bijeenkomst in Montreal, Canada,

**hebben de 193 lidstaten van de Internationale**

**Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) zich ertoe verbonden om "een langetermijndoelstelling" voor de vermindering van de CO2-uitstoot (CO2) van internationale vluchten vast te stellen.** De 40e Algemene

Vergadering van de ICAO vond plaats van 24 september tot 4 oktober in Montreal. De staten komen om de drie jaar bijeen. Volgens het AFP hebben zij zich "geëngageerd om te werken" aan een doelstelling voor 2050, **die tijdens de volgende vergadering in 2022 zal worden besproken. De**

ICAO-staten hebben ook de "verdere tenuitvoerlegging" van het wereldwijde mechanisme ter compensatie van de CO2-uitstoot van de sector, bekend als "Corsia"

, opnieuw bevestigd. Dit mechanisme, dat in oktober 2016 is aangenomen, verplicht luchtvaartmaatschappijen om de toename van hun CO2-uitstoot

vanaf 2020 te compenseren. Daartoe zullen de luchtvaartmaatschappijen "emissie-eenheden" kopen die worden gegenereerd door projecten die de emissies in andere sectoren van de economie verminderen.

Jean-Baptiste Djebbari, Frans staatssecretaris van Verkeer, verwelkomt in een verklaring van 7 oktober "de stemming over twee resoluties". "Op deze twee gebieden is het **Europese voluntarisme, en met name** dat van Frankrijk, in aanraking **gekomen met een coalitie onder leiding van China en Rusland, die de verwachte vooruitgang heeft beperkt**. Nochtans, zal het werk aan deze kwesties, met Europa dat zijn ETS [broeikasgas] emissievergunningmechanisme blijft uitvoeren, dat niet is uitgedaagd," bovengenoemde Djebbari verdergaan.

***Mijn opmerking:*** China en Rusland, gesteund door India, zijn terecht van mening dat het CORSIA-systeem (CORSIA (Carbon Compensation and Reduction Scheme for International Aviation) de luchtvaart in ontwikkelingslanden zal benadelen, aangezien het pas vanaf 2020 een toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot dekt.

*Europa, dat zijn luchtvaart zich langzamer zal ontwikkelen dan Azië, zal minder te lijden hebben onder de gevolgen van de klimaatverandering.*

*Dit geldt voor andere sectoren. Moeten we de opkomende landen straffen als ze hun CO<sub>2</sub>-uitstoot in lijn brengen met die van de ontwikkelde landen?*

## ***Einde van het persoverzicht***

### **> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris**

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 14 oktober had de raadpleging 832.000 handtekeningen opgeleverd, of 17,64% van de vereiste handtekeningen.

### **> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air**

## France-KLM aandeel

**Het aandeel van Air France-KLM bedraagt eind maandag 14 oktober 10,14 euro. Het is (voor de vijfde achtereenvolgende week) met 0,90% gestegen.**

**Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,74 euro.**

**Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 1 naar 59 dollar.** Op twee korte periodes na, registreerde het de laagste prijs sinds het begin van het jaar.

**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](#). 10205 mensen ontvangen deze persrecensie live