

Hoe AF en Roissy zich organiseren om de zomerse files het hoofd te bieden



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°863, 6 juni 2022

Indien 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 hier](#) 

## Redactie

*Beste lezers,*

*Deze week wil ik uw aandacht vestigen op twee gebeurtenissen.*

*De eerste betreft de kapitaalverhoging. Degenen onder u die aandelen van de Société Générale bezitten, hebben nog slechts twee dagen om hun keuze te maken. Deze keuze is essentieel om geen geld te verliezen.*

*De essentiële informatie vindt u in mijn [Flash nr. 98](#).*

*De tweede informatie heeft betrekking op de vereniging OMNES, die ik samen met Gilles Favey (PNC) en Julien Abidhousen (Pilot) voorzit. OMNES is een vereniging volgens de wet van 1901, opgericht in 1995, die tot doel heeft seminars over een actueel thema te organiseren voor werknemers en vakbondsmensen van Air France-KLM.*

*OMNES organiseert aanstaande maandag 13 juni van 14.00 tot 17.30 uur een conferentie, die zal plaatsvinden op het hoofdkantoor en per videoconferentie.*

*Het thema: werknemers van Air France geconfronteerd met ecologische uitdagingen*

*De directeur-generaal van Air France, Anne Rigail, heeft ermee ingestemd de conferentie te lanceren.*

*De infografieken over duurzame luchtvaart die wij vorig jaar op sociale netwerken en via deze brief hebben gepubliceerd, zullen dan met commentaar worden gepresenteerd.*

*Philippe FONTA, (voormalig milieudirecteur van Airbus) zal een rondetafelgesprek leiden over 3 onderwerpen:*

- Welke energiebronnen moeten paraffine vervangen?*
- Werknemers in het luchtvervoer die geconfronteerd worden met de ecologische transitie: een rol in de objectivering van het maatschappelijk debat?*
- De milieudoelstellingen van de sector behoren tot de meest ambitieuze die er bestaan, wat zijn de belangrijkste factoren om ze te bereiken (beleid, investeringen, instellingen...)*

*Dank aan jullie allemaal om het in jullie agenda's te zetten.*

*François*

## **Persoverzicht van maandag**

### **> Hoe Air France en de luchthaven van Roissy de zomerse verkeersopstoppingen aanpakken**

(bron Les Echos) 6 juni - Het wordt een **hete zomer op de Europese luchthavens**. Voor het eerst in drie jaar zal het luchtverkeer naar verwachting het niveau van voor de crisis benaderen en soms zelfs overschrijden. Met name op Roissy-CDG, dat 90% van het verkeer van de zomer van 2019 verwacht op piekdagen. **De voorjaarsvakantie gaf een voorproefje van dit herstel**: volgens Eurocontrol bedroeg het verkeer op de Europese luchthavens in mei weer 86%. Dit betekent een gemiddelde van 27.491 vluchten per dag

**Dit zeer goede nieuws voor de sector ging gepaard met nachtmerries op verschillende grote luchthavens, die werden overspoeld door de toevloed van passagiers. De situatie op Amsterdam-Schiphol, waar KLM in mei meer dan 200 vluchten moest schrappen, is een extreem geval, maar niet uniek.** In Londen, Manchester, Dublin, Frankfurt en Stockholm hebben lange rijen tot vertragingen en annuleringen geleid. Afgelopen maandag moest een Airbus A319 van EasyJet zelfs zonder passagier opstijgen van Londen-Gatwick!

**De belangrijkste oorzaak is overal dezelfde: het gebrek aan gekwalificeerd personeel op de luchthavens en in de vliegtuigen, aan het eind van een crisis die tot tienduizenden vertrekken heeft geleid.** Een groot aantal personeelsleden, die werkloos zijn geworden of in het kader van de vrijwillige afvloeiingsregeling zijn

vertrokken, zijn van baan veranderd en zullen niet meer terugkomen", aldus een vakbondsfunctionaris van de luchtvaartmaatschappij. Voeg daarbij de daling van het opleidingsniveau van de luchtvaartmaatschappijen, het nog steeds hoge ziekteverzuim in verband met Covid en de vermoeidheid van het dienstdoende personeel, en u hebt genoeg om een rampzalige zomer op Roissy en Orly te voorspellen.

Zowel bij Air France als bij ADP blijft de toon echter vastberaden en zelfs optimistisch voor deze zomer, die wordt gezien als een zomer van herovering. Tijdens de crisis is Air France erin geslaagd een groter aanbod te handhaven dan haar belangrijkste concurrenten. Dat zal ook deze zomer het geval zijn, met een aanbod dat bijna gelijk is aan dat van 2019.

Wij verwachten tot 120.000 passagiers op de drukste dagen in juli en augustus, en 100.000 per dag op piekmomenten in juni," zegt **Guy Zacklad, de directeur van de Air France hub op CDG. Wij hebben geen grote zorgen, ook al hangt niet alles van ons alleen af**", zei hij.

Paris Airports van zijn kant, dat rekent op een terugkeer naar 90% van het verkeer van 2019, heeft alle terminals die door Air France en haar Skyteam-partners worden gebruikt, heropend. Alleen terminal 1, waar Air France niet aanwezig is, zal deze zomer gesloten blijven, gecompenseerd door de heropening van 2B. Tot dusver is de Parijse luchthaven erin geslaagd de eerste verkeerspieken van het zomerseizoen door te komen zonder met dezelfde congestieproblemen te kampen als Schiphol, ondanks een piek van meer dan 200.000 passagiers afgelopen zondag

**Reeds in januari jongstleden zijn ADP en Air France begonnen te werken aan de toen zeer optimistische hypothese dat de gehele vloot in de zomer weer in de lucht zou zijn.** In januari zijn we begonnen met de aanwerving van zo'n 300 extra mensen op Roissy-CDG," legt Guy Zacklad uit. In februari konden wij de personeelslijst opstellen

**Air France en ADP organiseerden ook wekelijkse vergaderingen met hun onderaannemers.** Dit heeft een aantal onaangename verrassingen niet kunnen voorkomen, zoals het rampzalige beheer van passagiers met beperkte mobiliteit in april en mei. "Begin juni zijn de start- en landingsbanen veilig, evenals de bagageafhandeling," zegt de hubmanager van Air France

**Er zijn nog steeds de gebruikelijke zwarte punten, namelijk de "PIF" - passagierscontrolestations bij het instappen - en de "PAF" - de lucht- en grenspolitie. - Tijdens de crisis werd een deel van de PAF-politieagenten elders tewerkgesteld en deze zomer zal hun aantal 15% lager liggen dan in 2019",** verklaart Marc Houalla, de directeur van de luchthaven Roissy-CDG. Om dit tekort te verhelpen, rekenen **wij op een intensiever gebruik van de Parafe-luchtsluizen. Hun toegang is uitgebreid tot acht niet-Europese nationaliteiten,**

waaronder Amerikanen en Canadezen, die 15 tot 20% van het verkeer van CDG voor hun rekening nemen.

Dankzij deze uitbreiding kan 40% van de CDG-passagiers voortaan gebruik maken van de Parafe-sluizen, "tegenover amper 10% in 2019. Voorwaarde is wel dat de luchtsluizen niet uitvallen, zoals op 1 juni weer is gebeurd. Ik zeg niet dat alles rozengeur en maneschijn is," antwoordt Marc Houalla. Maar in de afgelopen vier weken was de gemiddelde doorgangstijd bij de PAF 20 minuten

**Anderzijds kan het gebrek aan personeel bij het PIF niet door technologie worden gecompenseerd.** "We hebben dezelfde bestelling geplaatst bij onze dienstverleners als in 2019, maar door de aanwervingsmoeilijkheden en de Covid-maatregelen zullen we waarschijnlijk maar op 85% tot 90% van het gevraagde aantal personeelsleden zitten", betreurt de directeur van Roissy-CDG.

Om tijd te winnen heeft ADP agenten in de rijen geplaatst om passagiers te herinneren aan goede praktijken, zoals de noodzaak om vloeistoffen uit tassen te verwijderen. "

Het aantal doorzoekingen van tassen bij de PIF is gestegen van 12% voor de crisis tot 25% nu", aldus Marc Houalla.

Maar ook hier is de situatie onder controle gebleven, "met in 50% van de gevallen tussen de 10 minuten en de 20 minuten tijd die aan de 'PIF' wordt besteed", benadrukt Marc Houalla. Dit sluit enige ontsporing niet uit. **"We staan dus helemaal niet op gelijke voet met Schiphol of Heathrow, ook al kan de wachttijd op piekmomenten oplopen tot 30 à 45 minuten op de PIF en 45 minuten op de PAF,"** geeft Marc Houalla toe.

Toch is het beter om **deze zomer**

voorzichtig te zijn en ruim op tijd te komen, vooral tijdens de piekdrukke van het vakantie seizoen juli-augustus. **"Voor een langeafstandsvlucht raden we aan om drie uur op voorhand te komen,"** zegt Guy Zacklad.

***Mijn commentaar:** De storingen die de afgelopen weken op de Europese luchthavens zijn geconstateerd, zijn verontrustend, aangezien er geen oplossingen op korte termijn voorhanden lijken te zijn. Het volgende artikel werpt licht op de situatie in Nederland.*

*In een ander artikel, eveneens gepubliceerd door Les Echos, wordt een nadere toelichting gegeven:*

*"In de schaduw van de luchtvaartmaatschappijen lijden de dienstverleners onder een gebrek aan erkenning van hun werk en bieden zij onaantrekkelijke werktijden. Dit is niet genoeg om mensen aan te trekken. Temeer daar met de jongste verhoging van het minimumloon de eerste acht coëfficiënten van de collectieve arbeidsovereenkomst nu op het minimumloon liggen.*

*Dit argument houdt steek wanneer men naar de luchtvrachtsector kijkt. In Roissy*

*werft Fedex agenten aan op vaste contracten tegen salarissen die hoger liggen dan het minimum, zodat de onderaannemers van Air France (en toekomstige onderaannemers van CMA CGM) hun personeel (dat is aangenomen op basis van contracten van bepaalde duur of als uitzendkrachten) zien wegsmelten.*

*Vorige week werd op het jaarlijkse congres van de FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) duidelijk gewezen op de noodzaak van een herziening van de collectieve arbeidsovereenkomst en een verhoging van de laagste lonen.*

*Lees meer in het artikel "Franse luchtvervoerspelers naderen de zomer met voorzichtig optimisme".*

## > Schipholbaas Benschop verwacht nog steeds zomerse wachtrijen, maar het akkoord met de vakbonden is een goede zaak.

(bron Nos, vertaald met Deepl) 31 mei - **Ook komende zomer krijgen passagiers op Schiphol te maken met langer dan gebruikelijke drukte en rijen.** Schiphol-directeur Dick Benschop en FNV-bestuurder Joost van Doesburg hebben dit in de Tweede Kamer duidelijk gemaakt. Zij denken echter dat de kaderovereenkomst van vandaag tussen Schiphol en de vakbonden de situatie zal verbeteren

Benschop en Van Doesburg zijn door het Huis van Afgevaardigden uitgenodigd voor een gesprek. Met name Benschop werd op het matje geroepen, omdat hij als directeur verantwoordelijk wordt gehouden voor de chaos op de luchthaven in de afgelopen weken. **Lange rijen, vluchten die geannuleerd moesten worden, allemaal veroorzaakt door een enorm personeelstekort.**

(...)

Volgens Benschop worden er aanzienlijke inspanningen geleverd om de situatie te verbeteren. Vluchten zullen, indien mogelijk, worden verplaatst naar regionale luchthavens zoals Rotterdam, Eindhoven en Maastricht. De afhandeling van vluchten op Schiphol zal worden gestroomlijnd en wanneer luchtvaartmaatschappijen slots inleveren, zullen deze niet opnieuw aan andere luchtvaartmaatschappijen worden toegewezen.

"Zullen de rijen verdwijnen in de zomer? Ik denk het niet", waarschuwt Van Doesburg. (...) Net als Benschop **zou hij graag zien dat er deze zomer minder vluchten vanaf Schiphol gaan om problemen te voorkomen.**

**Door hogere lonen te betalen en de arbeidsomstandigheden te verbeteren, moet Schiphol weer aantrekkelijk worden voor werkzoekenden. Er zal ook minder werk worden uitbesteed aan bedrijven die hun personeel slecht betalen.** Van Doesburg, FNV-vertegenwoordiger: "Op Schiphol word je nu de werkende armen. Dit moet beter, dat vind ik al jaren. Vandaag is, hoop ik, een keerpunt

**De Nederlandse overheid is met 70% de grootste aandeelhouder van de**

**luchthaven Schiphol. Veel parlementsleden wilden weten hoe het zover had kunnen komen.**

(...)

**De laatste jaren is er te veel nadruk gelegd op kostenbeheersing**, hoewel dit ook al het geval was voordat Benschop aantrad. "We maken een omslag: de eerste zorg van Schiphol wordt kwaliteit

**Met name de linkse partijen in het Lagerhuis willen een einde maken aan wat zij de race naar de bodem noemen.** Op Schiphol bijvoorbeeld zijn er acht bagageafhandelingsbedrijven die met elkaar concurreren, met lage lonen tot gevolg. Ook Benschop vindt dit onwenselijk en wil daarom met de regering afspreken dat er geen nieuwe afhandelaars op de luchthaven worden toegelaten.

***Mijn commentaar:*** De situatie op Schiphol was op zaterdag 4 juni opnieuw rampzalig, met veel geannuleerde KLM-vluchten.

*Hier volgt een uittreksel uit het persbericht van KLM:*

*"Zaterdagmiddag laat heeft KLM helaas moeten besluiten geen passagiers meer te laten instappen voor vertrek naar Amsterdam of naar Europa. Nadat wij vóór het weekend een aantal strikte maatregelen hadden genomen, werden wij zaterdag geconfronteerd met onvoorziene en acute omstandigheden waarop wij geen vat hadden. Door slechte weersomstandigheden en onderhoud aan de start- en landingsbanen op Schiphol konden veel vliegtuigen niet landen of opstijgen vanaf Amsterdam.*

## **> Grote meerderheid in parlement voor Nederlandse staatsparticipatie in claimmissie**

(bron Nederlandse Pers) 1 juni - Zowel **het parlement als de Eerste Kamer steunden de deelname van de Nederlandse staat aan de rechtenmissie Air France-KLM**, meldt het FD, waarbij de rechtse oppositiepartijen en de SP de coalitie steunden. De PvdA en GroenLinks waren tegen deze deelname.

Ondanks de grote meerderheid bleven veel parlementsleden kritisch over het plan, uitten zij hun scepsis over de Nederlandse invloed in het bedrijf en wezen zij erop dat de deelneming tot dusver geen noemenswaardige resultaten heeft opgeleverd.

**Minister van Financiën Kaag erkende** dit ook, maar **zei: "Het is beter om aan de onderhandelingstafel te zitten dan te eindigen met een verwaterd belang van bijna niets. Op die manier kunnen wij op informele wijze invloed blijven uitoefenen op het bestuur van de onderneming.**

***Mijn commentaar:*** Door te kiezen voor deelneming in de kapitaalverhoging van Air France-KLM zonder verwatering, blijft de Nederlandse Staat de op één na grootste aandeelhouder van de groep met 9,3%, vóór CMA-CGM.

*Delta Air Lines en China Eastern hebben ervoor gekozen de kapitaalverhoging tegen nultarief te volgen, zoals de FCPE's van Air France. Hun aandeel zal lichtjes verwateren.*

## > **CMA CGM boekt in eerste kwartaal recordwinst van €75 miljoen per dag**

(bron La Tribune) 4 juni - **De Franse rederij CMA CGM maakt een vliegende start in 2022. In het eerste kwartaal boekte de groep een nettowinst van 7,2 miljard dollar (6,7 miljard euro), of bijna 80 miljoen dollar (75 miljoen euro) per dag!** Het in Marseille gevestigde bedrijf had 2021 al afgesloten met een indrukwekkende winst van \$18 miljard (€16,8 miljard), op een omzet van \$56 miljard (€52,2 miljard). Maar de onderneming heeft een nog betere start gemaakt, met een **nettowinst in het eerste kwartaal die 3,5 keer hoger is dan in 2021, terwijl de inkomsten met 18,2 miljard dollar met 70% zijn gestegen**

**CMA CGM blijft profiteren van de oververhitting van de scheepvaart en de verstoring van de mondiale bevoorradingketens in de post-Covid-wereld, die de prijs van haar diensten opdrijft.** Ondanks een volumedaling van 3% stijgen de historische maritieme activiteiten - die 81% van de omzet uitmaken - met 73% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2021. Om haar groei te ondersteunen, heeft de onderneming alleen al in het eerste kwartaal haar vloot uitgebreid met 3 nieuwe schepen, alsmede 5 gecharterde schepen, naast 14 tweedehands schepen. En het heeft al 69 extra nieuwe schepen besteld.

De cijfers van de groep zijn goed, maar CEO Rodolphe Saadé blijft oproepen tot voorzichtigheid, zoals hij al deed in zijn overzicht voor 2021. "De aanhoudend zware spanningen in de bevoorradingketen blijven wegen op de effectieve capaciteit van de wereldwijde vloot sinds begin 2022 en op de activiteiten van de groep. De algemene congestie in de havens doet afbreuk aan de kwaliteit van de dienstverlening en beperkt de door de zeevloot vervoerde volumes", vat hij samen

**Een van de risico's waarover de groep zich zorgen maakt, is de stijging van haar kosten, die in één jaar tijd met 16% zijn gestegen. Voorlopig stijgt de prijsstijging in verband met de wachttijden voor het zeevervoer echter nog sneller, waardoor zij haar nieuwe kosten kan incasseren.**

(...) Desondanks

blijft de groep met 150.000 werknemers "vertrouwen houden in zijn financiële prestatievooruitzichten voor 2022".

(...)

**Haar luchtvrachtmaatschappij CMA CGM Air Cargo, die begin 2021 van start**

ging, heeft op 1 juni van de Franse burgerluchtvaartautoriteit (DGAC) het certificaat van luchtvaartmaatschappij ontvangen. Voor de ontwikkeling van deze activiteit zal zij steunen op haar in mei ondertekende strategische langetermijnpartnerschap met Air France-KLM, gekoppeld aan haar intrede in het kapitaal van de luchtvaartmaatschappij. Het is van plan om "tegen 2026" een vloot van 12 transportvliegtuigen te creëren.

(...)

*Mijn commentaar: De toekomstige derde aandeelhouder van Air France-KLM heeft een reeks zeer winstgevende kwartalen achter de rug. Het maakt gebruik van een oligopolide, bijna verzadigde markt.*

## > Staat SAS op het punt failliet te gaan en zal het worden overgenomen door een buitenlandse vlag?

(bron Air Journal) 4 juni - **Scandinavian Airlines System (SAS) staat op de rand van een faillissement en zou kunnen worden overgenomen door een consortium van niet-Scandinavische investeerders**, meldt het zakenblad Dagens Industri.

De niet-Scandinavische investeerders hebben adviesbureaus aangesteld om een overname van SAS te vergemakkelijken. Maar hun investering zou afhankelijk worden gesteld van een kostenbesparing en financiële herstructurering van de in Stockholm gevestigde luchtvaartmaatschappij, die nu gedeeltelijk in handen is van Zweden en Noorwegen

**SAS zei dinsdag dat het van plan is een financieel herstructureringsplan te lanceren:** ongeveer 20 miljard kronen (1,9 miljard euro) aan bestaande schulden en hybride obligaties wordt omgezet in gewone aandelen en er wordt minstens 9,5 miljard kronen (904 miljoen euro) opgehaald in de vorm van een kapitaalverhoging

**Dit financiële herstructureringsplan komt bovenop het kostenbesparingsplan van SAS Forward**, dat een jaarlijkse besparing van 7,5 miljard kronen (712 miljoen euro) beoogt via een "herschikking van de vloot" en een "heroriëntering" op langeafstandsvluchten. Hoewel de verliezen zijn gedaald, verliest SAS nog steeds geld - 1,5 miljard kronen (144 miljoen euro) in de periode februari-april 2022.

**"Indien de projecten voor schulddeling, schuldconversie en kapitaalverhoging niet volgens plan kunnen worden voltooid, zou SAS niet kunnen rondkomen met haar bestaande kapitaalstructuur en kasstroom, wat betekent dat de groep op lange termijn niet in staat zou kunnen zijn haar vervaldagen te voldoen"**, kondigde de Scandinavische luchtvaartmaatschappij aan.

*Mijn opmerking: als je naar de luchtvaartmaatschappijen kijkt, zie je dat degenen die het meeste personeel hebben ontslagen sinds het begin van de Covid-19-crisis,*



*nu juist degenen zijn die capaciteitsverminderingen aankondigen:*

- *British Airways schrapt 10% van zijn dienstregeling voor de zomer van 2022;*
- *SAS zal ongeveer 3.750 (5% van 75.000) vluchten minder uitvoeren dan gepland voor de vier maanden van mei tot augustus 2022.*

*Zowel British Airways als de SAS-groep hebben hun personeelsbestand met ongeveer een derde ingekrompen. Met ongeveer een zesde minder werknemers dan vóór Covid-19 hoopt easyJet haar programma te kunnen handhaven door de vierde A319-stewardess die niet langer nodig is, opnieuw in te zetten aangezien het aantal bruikbare stoelen tot precies 150 wordt teruggebracht.*

*Om deze zomer een maximaal aantal vluchten te kunnen uitvoeren, zag SAS zich bijgevolg, net als andere Europese luchtvaartmaatschappijen die zich in dezelfde situatie bevinden (met name Eurowings), genoodzaakt om A220's van Air Baltic te charteren op basis van een wet lease-overeenkomst.*

*Opmerking: Wet-leasing of ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) is een charteroperatie tussen luchtvaartmaatschappijen, waarbij de omvang van de lease het vliegtuig, de bemanning, het onderhoud en de verzekering omvat, die door de gecharterde exploitant (lessor) worden verstrekt. De andere elementen van de vlucht (brandstof, bijstand op de luchthaven, verkeersrechten, overvliegbelastingen, enz.) blijven de verantwoordelijkheid van de klantmaatschappij (huurder, charteraar of verhuurder).*

## **> De Franse luchtvaartsector ziet de zomer met "voorzichtig optimisme" tegemoet.**

(bron Journal de l'Aviation) 3 juni - Hoewel de boekingen eindelijk op hun hoogtepunt zijn en soms het niveau van 2019 overschrijden, **zijn de spelers in de luchtvaart voorzichtig. Ter gelegenheid van het jaarcongres van de FNAM**, dat op 2 juni plaatsvond, hebben verschillende vertegenwoordigers van de sector een euforie getemperd, die slechts schijn zou kunnen zijn en van beperkte duur, gezien de tegenwind waarmee de maatschappijen en de luchthavens zullen worden geconfronteerd.

(...  
)

Marc Rochet, algemeen directeur van Air Caraïbes en voorzitter van French Bee: **"Twee fenomenen brengen de potentiële voordelen van dit herstel in gevaar:** de aanzienlijke en ongunstige evolutie van de euro-dollarpariteit (40% van de kosten van een onderneming zijn in dollars) en **vooral "de hevige stijging van de brandstofprijzen"**

**Met de verdubbeling van de prijs van Jet A1 zal het gewicht van deze post (over het algemeen tussen 25% en 35% van de kosten van een onderneming) dit jaar aanzienlijk toenemen.** "Na de twee jaar die we net achter de rug hebben, was niemand significant gedekt voor 2022. Maar toch, dit verschuift alleen het probleem. Volgens hem is **een verhoging van de ticketprijzen met 20% nodig om de schok op te vangen (en niet om de extra kosten volledig te dekken)**, maar (...) er is een rem op de vraag als gevolg van de prijsstijgingen".

(...) Vooral omdat

brandstof niet het enige is dat duurder is geworden voor de bedrijven (...), **ook de personeelskosten, met werknemers die na twee jaar inspanningen vragen om een loonsverhoging, die zou moeten worden toegekend...** "Dit wordt een zeer moeilijk jaar voor het luchtvervoer, met een zeer gespannen situatie in de komende twaalf maanden wat de economie van de luchtvaartmaatschappijen betreft", beweert Marc Rochet.

(...)

**Olivier Casanova, de CEO van CMA CGM Air Cargo, werkt in een sector die sterker dan ooit uit de crisis is gekomen. Hij wijst erop dat de luchtvrachttarieven soms zijn verdrievoudigd in vergelijking met hun historische gemiddelden.** Terwijl de groei van de sector lichtjes begon af te zwakken door de geleidelijke terugkeer van de bunkercapaciteit, heeft de Oekraïense crisis het aanbod opnieuw beperkt (een dertigtal vrachtvliegtuigen staat aan de grond en verschillende maatschappijen zijn niet meer operationeel) en helpt ze de tarieven hoog te houden (...). **Olivier Casanova maakt zich ook zorgen over de gevolgen van de terugkeer van de inflatie, die een weerslag zou kunnen hebben op de elektronische handel, die sinds twee jaar een rol speelt in het succes van de luchtvracht**

(...)

***Mijn commentaar:** Verrassing op het FNAM-congres van 2022: kaderleden van luchtvaartmaatschappijen hebben gezegd dat de lage lonen moeten worden herzien, met name bij onderaannemers van luchthavens.*

*Dat zou ik graag doen!*

## > **Europa gaat vliegtuigbrandstof geleidelijk vervangen door groene brandstoffen**

(bron Les Echos) 2 juni - Voor de Franse regering is dit het zoveelste hokje dat is aangekruist op de lijst van doelstellingen van het Franse voorzitterschap van de Raad van de EU, en tevens een eerste stap voorwaarts in de aangekondigde "vergroening" van het Europese vervoer. **Voor het luchtvervoer en de luchtvaart is het een belangrijke, maar onvoldoende stap op weg naar de doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2050.**

Na meer dan twee jaar onderhandelen hebben **de vervoersministers van de EU-27 donderdag in Luxemburg een akkoord bereikt over het vervoersonderdeel van de Europese Green Deal, die in juli 2021 is aangekondigd**. Het heeft tot doel de verontreinigende emissies van het vervoer tegen 2030 met 55% te verminderen (ten opzichte van 1990) en tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken. Te beginnen met de sector die het meest blootstaat aan kritiek van klimaatactivisten: het luchtvervoer

**Het "ReFuelEU Aviation"-project, dat donderdag is goedgekeurd, bevat niet alleen doelstellingen voor de vermindering van de CO2-uitstoot, gesanctioneerd door een belasting. Zij geeft de Europese luchtvaartmaatschappijen, die er al ongeduldig op wachten, de middelen om dit te bereiken door voor het eerst een stappenplan op te stellen voor de geleidelijke vervanging van paraffine op basis van aardolie door biobrandstoffen of synthetische brandstoffen.**

Vanaf 1 januari 2025 moeten leveranciers van vliegtuigbrandstof op alle Europese luchthavens met meer dan een miljoen passagiers minimaal 2% duurzame brandstoffen in vliegtuigbrandstof verwerken. Tegen 1 januari 2030 zal dit stijgen tot 5%, inclusief 0,7% synthetische brandstof, geproduceerd op basis van waterstof en CO2-afvang. Daarna volgt 20% in 2035 (inclusief 5% synthetische brandstoffen), 32% in 2040, 38% in 2045 en 63% in 2050 (met 28% synthetische brandstoffen)

**De goedkeuring van de ontwerpverordening "ReFuelEU Aviation" werd toegejuicht op de jaarlijkse conferentie van de Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM), waarin alle spelers van de Franse luchtvervoersindustrie zijn verenigd.** Voor zowel luchtvaartmaatschappijen als de luchtvaartindustrie worden duurzame brandstoffen gezien als het belangrijkste instrument om de economie koolstofvrij te maken, althans voor de komende 20 jaar

**Een inspanning inzake brandstoffen zal ook worden opgelegd aan de maritieme sector**, waarvoor in het door de ministers goedgekeurde ontwerp streefcijfers worden vastgesteld voor de vermindering van de broeikasgasemissies van de aan boord van schepen gebruikte energie en ook een strengere toon wordt aangeslagen voor de energie die aan de kade wordt verbruikt. Doel van het voorstel is de broeikasgasemissie-intensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie tegen 2050 met 75% te verminderen

**Deze kunnen in alle huidige vliegtuigen worden gebruikt en kunnen de koolstofvoetafdruk van een vlucht met wel 85% verminderen, waarbij de CO2-uitstoot wordt gecompenseerd door CO2 op te vangen uit de biomassa waarvan ze zijn afgeleid**, of door ze uit de atmosfeer op te vangen in het geval van synthetische brandstoffen. Samen met de toekomstige nieuwe generatie vliegtuigen voor de middellange afstand, die rond 2035 wordt verwacht en waarvan het

brandstofverbruik met ten minste 30% zal worden verminderd, zouden deze duurzame brandstoffen het reeds mogelijk maken om voor een deel van het verkeer koolstofneutraliteit te bereiken

**"We moeten ze nog steeds vinden," benadrukte Anne Rigail, CEO van Air France, op donderdag.** Voorlopig blijft de productie van brandstof in de wereld ultra-vertrouwelijk en in Frankrijk bijna nul. En dat terwijl de regering al de verplichting heeft ingevoerd om vanaf 2023 1% biobrandstof in paraffine te verwerken

**Vandaar het ongeduld van de luchtvaartmaatschappijen om een verordening te zien die de brandstofproducenten verplicht de productie van duurzame brandstoffen te versnellen.** Air France en de belangrijkste spelers in de sector hebben zelfs gepleit voor een ambitieuzer incorporatiepercentage van 10% vanaf 2030. Maar dankzij deze verordening zou de Europese productie moeten stijgen van een paar honderdduizend ton tot 160 miljoen ton per jaar in 2050. In Europa zouden meer dan honderd productievestigingen moeten worden opgericht, waaronder ten minste drie in Frankrijk, waardoor meer dan 200.000 banen zouden worden gecreëerd.

Dit moet de behoeften van het luchtvervoer in Europa in 2050 dekken, maar ook de kosten verlagen van deze duurzame brandstoffen, die momenteel vier tot vijf keer duurder zijn dan conventionele paraffine. Maar zelfs als de Europese Unie de ontwikkeling van deze sector wil subsidiëren, zal deze energietransitie onvermijdelijk leiden tot een stijging van de luchtvaarttarieven, in de orde van 8,1 tot 8,2% volgens Brusselse deskundigen.

***Mijn commentaar:** Sommige van de maatregelen waartoe in het kader van de ontwerp-verordening "ReFuelEU Aviation" is besloten, kunnen restrictief lijken voor de Europese luchtvaart, maar er werd reikhalzend uitgekeken naar die in verband met de streefcijfers voor de productie van biobrandstoffen.*

*Zij zullen de fabrikanten in staat stellen met de massaproductie te beginnen, aangezien deze maatregelen zullen garanderen dat hun nieuwe producten afnemers zullen vinden.*

*Maar dit is slechts één stap. Al deze maatregelen zullen moeten worden uitgebreid tot niet-Europese ondernemingen. Het is de verantwoordelijkheid van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) om hiervoor te zorgen.*

**> Milieu: Greenpeace beschuldigt de Europese antenne van "greenwashing"**

(bron Air Journal) 5 juni - **In een nieuw Greenpeace-rapport, getiteld "Towards a Climate Crash?", worden de milieuverplichtingen van zeven Europese**

**luchtvaartmaatschappijen** - Lufthansa, Air France-KLM, IAG (British Airways, Iberia en Vueling), Ryanair, easyJet, SAS en TAP Air Portugal - onder de loep genomen.

Het verslag analyseert met name de geloofwaardigheid en integriteit van luchtvaartmaatschappijen op het gebied van klimaatbescherming en ontleedt hun beloften en oplossingen op het gebied van klimaatbescherming. Volgens **de auteurs van het verslag zijn de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen bezig met "greenwashing", waarbij zij** vooral vertrouwen op "schijnoplossingen zoals koolstofcompensatie of (in het beste geval) ontoreikende oplossingen zoals duurzame vliegtuigbrandstoffen om de klimaatverandering tegen te gaan".

(...)

" Over het geheel genomen, en niet verrassend, zijn de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen nog steeds niet goed op de hoogte van sociale of milieukwesties, ondanks de massale overheidsfinanciering die zij tijdens de Covid-crisis hebben ontvangen. **Met name op het gebied van het klimaat zijn schijnoplossingen en greenwashing nog steeds aan de orde van de dag. Air France-KLM - waarvan de vorige regering van Emmanuel Macron had beloofd om er in alle bescheidenheid de groenste maatschappij ter wereld van te maken - is geen uitzondering op de regel,**" zegt Sarah Fayolle, campagneleider vervoer bij Greenpeace Frankrijk

**Volgens Greenpeace is er, om de gevolgen van de klimaatverandering te beperken, geen andere oplossing dan "het luchtverkeer te verminderen".** De conclusie luidt dan ook dat "om de luchtvaartsector koolstofvrij te maken, krachtige maatregelen moeten worden genomen om vraag en aanbod in het luchtvervoer te reguleren, met name door het belastingstelsel voor de sector te herzien, korte vluchten af te schaffen en vervoermiddelen die minder koolstof uitstoten, zoals de trein, te ontwikkelen en daaraan voorrang te geven, het afzien van infrastructuurprojecten om de capaciteit van bestaande luchthavens te vergroten of zelfs nieuwe luchthavens te creëren, maatregelen om in te spelen op de behoefte aan mobiliteit (bijvoorbeeld via de bevordering van technologieën voor ontmoetingen op afstand voor bedrijven of de ontwikkeling van meer lokaal toerisme); Ook andere maatregelen kunnen en moeten worden overwogen, zoals het beperken van vluchtslots, het afschaffen van loyaliteitsprogramma's van luchtvaartmaatschappijen of het verbieden van reclame voor vliegzeizen.

***Mijn commentaar: In tegenstelling tot wat de NGO Greenpeace beweert, nemen regeringen en luchtvaartmaatschappijen maatregelen om ervoor te zorgen dat het luchtvervoer een effectieve rol speelt in de strijd tegen de klimaatverandering.***

***Het "ReFuelEU Aviation"-***

***project is onlangs goedgekeurd door de Europese ministers van vervoer (zie***

*hierboven). Het voorziet in diverse maatregelen die de NGO graag uitgevoerd zou zien.*

*De NGO stelt ook uitbreidingsprojecten van luchthavens en zelfs de bouw van nieuwe luchthavens aan de kaak. Al deze projecten zijn echter opgegeven: Notre Dame des Landes, terminal 4 van CDG, nieuwe start- en landingsbanen in Londen en Frankfurt.*

*Om een antwoord te bieden op de soms onterechte aanvallen van tegenstanders van het luchtverkeer, werkt de OMNES-vereniging al twee jaar aan de antwoorden die moeten worden gegeven. De conferentie van 13 juni zal een eerste stap zijn om iedereen een aantal antwoorden te geven.*

*De oprichting van een waarnemingspost voor duurzame luchtvaart, waartoe in december jongstleden door de Franse minister van Vervoer is besloten, past in dezelfde aanpak.*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Air France-KLM, een van de grootste dalers op de SBF 120 bij het sluiten van de handel op donderdag 2 juni 2022**

(bron AOF) 2 juni - Air France-KLM (-2,39% tot 1,72 euro)

Het aandeel is volatiel als gevolg van de lopende kapitaalverhoging.

***Mijn commentaar:*** *De kapitaalverhoging zal binnenkort worden stopgezet. Tot die tijd is voorzichtigheid geboden bij het interpreteren van de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM.*

## **Einde van het persoverzicht**

### **> Algemene vergadering Air France-KLM van dinsdag 24 mei 2022**

**De Algemene Vergadering van Air France-KLM werd gehouden op dinsdag 24 mei 2022 in het Hilton Hotel in Roissy.**

Bijna duizend werknemers en ex-werknemers gaven me hun volmacht.

Alle resoluties zijn aangenomen.

Er zij op gewezen dat de twee vertegenwoordigers van de werknemers en gewezen

werknemers die aandeelhouder zijn, officieel door de Algemene Vergadering zijn benoemd:

.

Bij de piloten volgt Michel Delli-Zotti, met Guillaume Gestas als mogelijke vervanger, Paul Farges op.

..

Voor het cabinepersoneel en het grondpersoneel ben ik herbenoemd, met Nicolas Foretz (cabinepersoneel) als mijn mogelijke vervanger.

Ik dank u allen voor uw vertrouwen en loyaliteit.

### > **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

### > **Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.**

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

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

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

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

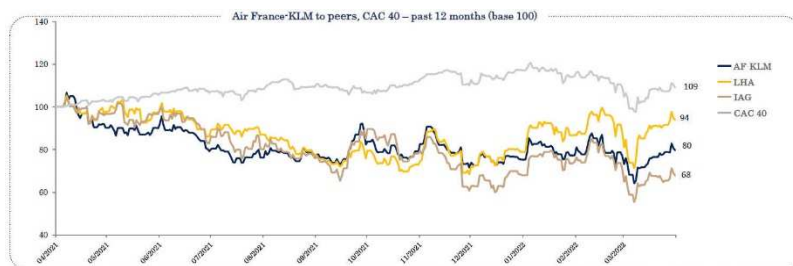
**Mijn commentaar:** Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigacion](#), rubriek [Air France-KLM employee shareholding](#).

## > Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 6 juni gesloten op 1,723 euro. Hij noteerde op 24 mei op 2,030 euro. Het is deze week gedaald met -8,11%.

De Air France-KLM DPS staat op 1,50 euro bij de sluiting op maandag 6 juni. Bij de opening op 25 mei noteerde de munt 1,441 euro. Het is deze week gedaald met -7,98%.

**De totale waarde van het aandeel + DPS is in één week gedaald van 3,505 euro tot 3,223 euro, een variatie van -8,05%.**



*Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar.*

**Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.**

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedroeg EUR 3,26 voordat de kapitaalverhoging werd aangekondigd.** Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.



U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

> [Mijn commentaar op de evolutie van de](#) brandstofprijzen

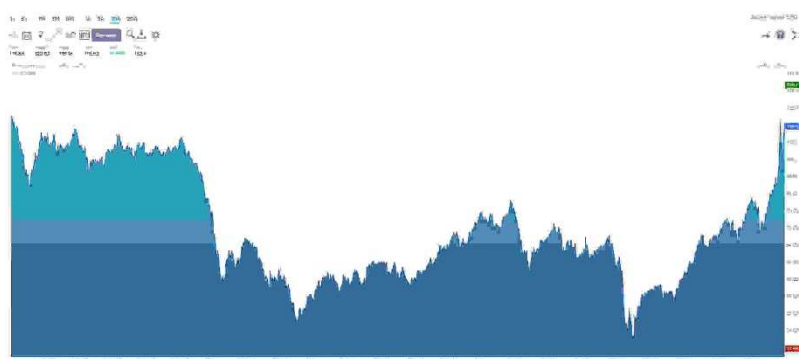
**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat vliegtuigbrandstof.**

**Vliegtuigbrandstof is deze week met \$14 gestegen tot \$172 per vat. In twee weken tijd is het met \$26 gestegen.**

**Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$2 gedaald tot \$119.**  
Sinds midden februari schommelt het tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.



*Evolutie van de olieprijs over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.*

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

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

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...**

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

**Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

## **| François Robardet**

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder van PNC en PS zijn.**

**Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u dit persoverzicht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het persoverzicht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11147 mensen ontvangen dit persbericht live