

Amsterdam Airport compenseert passagiers

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers
aandeelhouders PS en PNC

N°873, 15 augustus 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](#) 

Persoverzicht van maandag

Redactie

Beste lezers,

Het is zomer, voor velen een vakantieperiode, maar ook een seizoen waarin de activiteit van de luchtvaartmaatschappijen op haar hoogtepunt is.

Dank aan onze piloten, ons cabinepersoneel, ons verkooppersoneel, ons luchthavenpersoneel, ons lijnonderhoudspersoneel, degenen die werken bij het CCO, en aan al diegenen die dit derde kwartaal van het jaar tot het meest winstgevende hebben gemaakt voor Air France-KLM en haar dochterondernemingen.

Aangezien het nieuws niet erg druk is, zou ik van de gelegenheid gebruik willen maken om voor te stellen in deze en toekomstige nieuwsbrieven een reeks artikelen over klimaatverandering op te nemen.

Veel plezier bij het lezen

François

> Amsterdam Airport compenseert in beroering geraakte passagiers

(Bloomberg source) 12 augustus -- De **luchthaven Schiphol in Amsterdam gaat passagiers compenseren die hun vlucht hebben gemist vanwege de lange wachttijden bij de veiligheidscontrole**. Daarmee is Schiphol een van de eerste Europese hubs die reizigers vergoedt voor de zomerse chaos.

Mensen komen in aanmerking als ze tussen 23 april en 11 augustus op tijd op de luchthaven waren maar hun vertrek misten door uitzonderlijke wachtrijen, aldus Schiphol, de thuisbasis van de Nederlandse tak van Air France-KLM, in een verklaring.

Reizigers hebben te maken gekregen met ongekende vertragingen en annuleringen op luchthavens van Dublin tot Düsseldorf omdat luchtvaartmaatschappijen en luchthavenbedrijven moeite hebben om voldoende personeel aan te werven in de nasleep van de Covid-pandemie, die heeft geleid tot het vertrek van duizenden werknemers. Op het hoogtepunt van de verstoring zette Schiphol tenten op buiten de vertrekhallen om de lange rijen passagiers op te vangen die vreesden dat ze hun reis zouden missen. Schiphol-directeur Dirk Benschop verontschuldigde zich voor de problemen en zei dat klanten tot 30 september de tijd hadden om compensatie te vragen voor gemaakte kosten door omboeking of betaling van een vervangende vlucht of alternatief vervoer.

De beslissing kwam er nadat een ombudsdienst verbonden aan de Nederlandse omroep MAX, die zich richt tot kijkers boven de 50, gerechtelijke stappen ondernam tegen de luchthaven. Hij zei dat met de schadeloosstelling van de mensen, de gerechtelijke procedure nu voorbij was.

Schiphol reageerde op de crisis door een limiet te stellen aan het aantal passagiers om de druk op haar faciliteiten te verminderen. Claims van mensen wier vluchten werden getroffen door de beperking, die later in het najaar werd verlengd, moeten worden gericht aan de betrokken luchtvaartmaatschappij, zei een woordvoerder van de luchthaven.

***Mijn commentaar:** Schiphol is tot nu toe dit jaar een van de meest ontwrichtende luchthavens geweest.*

Passagiers misten hun middellangeafstandsvluchten ondanks het feit dat ze vier uur voor de starttijd aankwamen.

De rekening was hoog voor de KLM. In de eerste helft van het jaar kostte de schadevergoeding voor passagiers de maatschappij enkele tientallen miljoenen euro.

> **SAS gaat van start, financieringsovereenkomst met Apollo**

(beursbron) 15 augustus - **SAS maakt een sprongetje in Stockholm nadat de Scandinavische luchtvaartmaatschappij een akkoord heeft bereikt met Apollo Global Management over een cruciaal financieringspakket van 700 miljoen**

dollar. Het Scandinavische bedrijf, dat worstelt om te overleven, heeft begin juli in de VS faillissementsbescherming aangevraagd in het kader van hoofdstuk 11. "Met deze financiering zullen we een sterke financiële positie hebben om onze lopende activiteiten te blijven ondersteunen gedurende ons vrijwillige herstructureringsproces in de VS", aldus Carsten Dilling, de voorzitter van de luchtvaartmaatschappij. "

Apollo lijkt nu een belangrijke nieuwe aandeelhouder in SAS te zijn," zei Jacob Pedersen, hoofd aandelenonderzoek bij Sydbank. "Het is zeer waarschijnlijk dat Apollo en de Deense staat samen meer dan 50 procent van de aandelen zullen bezitten - en dus in partnerschap SAS zullen controleren". De Deense staat heeft toegezegd een lening om te zetten in aandelen en streeft naar een belang van 22% tot 30% in SAS na de herstructurering.

SAS, dat reeds vóór de pandemie verlies leed, deels als gevolg van de toenemende concurrentie van lagekostenmaatschappijen, is bezig met een omvangrijk programma om de kosten verder te verlagen en meer kapitaal aan te trekken om te overleven. De luchtvaartmaatschappij werd vorige maand geconfronteerd met een massale staking van haar piloten, die haar meer dan 145 miljoen dollar kostte en 380.000 passagiers trof tijdens het hoogseizoen in de zomer.

De leden van de Zweedse, Deense en Noorse pilotenvakbonden stemden uiteindelijk voor een nieuwe collectieve overeenkomst, die lagere lonen en langere werktijden voor piloten inhoudt, maar ook een toezegging van SAS om tijdens de pandemie ontslagen piloten weer in dienst te nemen.

Mijn commentaar: Apollo Global Management is een particuliere participatiemaatschappij die in 1990 is opgericht door miljardair Leon Black.

In een interview met Bloomberg Business, getiteld "Niemand verdient meer geld dan de meedogenloze Leon Black", legt hij uit: "Wij hebben het meeste geld verdiend tijdens recessies. De Bloomberg-journalist geeft vervolgens details over de Black / Apollo methode: "koop noodlijdende bedrijven met veel schulden tegen zeer lage prijzen, leg drastische bezuinigingsmaatregelen op en ontvang vervolgens hoge managementvergoedingen en dividenden".

Volgens het persbericht van SAS is de investering van Apollo Global Management onderworpen aan een rentevoet van meer dan 11%, waarbij moet worden opgeteld de betaling door SAS van commissies ten belope van 2% van de toegekende financiering.

Ter vergelijking: in mei jongstleden heeft Apollo Global Management 500 miljoen euro kapitaal geïnjecteerd, tegen een rente van 6% gedurende de eerste drie jaar, in een operationele dochteronderneming van Air France, die eigenaar is van een vloot reservemotoren van Air France die bestemd zijn voor haar engineering- en onderhoudsactiviteiten.

> Waarom Ryanair stopt met vluchten van €10

(bron Le Point) 12 augustus - Het einde van een tijdperk. In een toespraak op de BBC-radio kondigde Michael O'Leary, **de baas van Ryanair**, Europa's grootste lagekostenluchtvaartmaatschappij, **aan dat de promotietickets voor 10 euro "enkele jaren" zullen verdwijnen als gevolg van de stijging van de brandstofprijzen.**

In de komende vijf jaar zal **het gemiddelde tarief van de Ierse luchtvaartmaatschappij stijgen tot ongeveer 50 euro, tegenover 40 euro vorig jaar.** "Er bestaat geen twijfel over dat onze echt goedkope promotietarieven, de tarieven van 0,99 euro en zelfs de tarieven van 9,99 euro, de komende jaren niet meer zullen worden toegepast," zei de directeur tegen het BBC-programma Today van Radio 4.

De reden hiervoor is dat de stijgende energieprijzen de marges van de luchtvaartmaatschappijen aantasten, waarbij vliegtuigbrandstof meer dan een derde van de kostprijs van een vlucht uitmaakt. **Deze marketingaanbiedingen van 10 euro betroffen echter slechts een tiental zitplaatsen per vlucht op een vliegtuig met 180 zitplaatsen.** En het was niet ongewoon dat extra's (ruimbagage, gereserveerde zitplaats, fast track queue voor de veiligheidscontrole, enz.) bij de introductieprijs werden opgeteld, waardoor de rekening opliep tot 70 euro...

In mindere mate passen andere lagekostenmaatschappijen (easyJet, Vueling, Volotea, Transavia, enz.) **deze lage tarieven toe, vooral bij het opstarten van nieuwe routes, die ook profiteren van preferentiële tarieven voor luchthavengelden en diensten.** Lyon-Las Palmas bijvoorbeeld kost deze winter 30 euro met Transavia.

Michael O'Leary blijft optimistisch dat, ondanks de moeilijke economische situatie, de Europeanen zullen blijven willen reizen. Nu de inflatie hun koopkracht aantast, zullen zij zeker op zoek gaan naar koopjes waarmee zij goedkoper kunnen reizen.

(...)

Mijn commentaar: Ryanair blijft, samen met Wizz Air, de goedkoopste Europese luchtvaartmaatschappij.

Haar model, dat gebaseerd is op het minimaliseren van lonen en het maximaliseren van subsidies, flirt met illegaliteit. Na langdurige procedures is Ryanair herhaaldelijk veroordeeld, zonder zijn strategie te wijzigen.

Ryanair mikt op 225 miljoen passagiers tegen 2026, tegenover 165 miljoen dit jaar. Daarmee zou het de grootste luchtvaartgroep ter wereld worden.

> Bosbranden: welke toekomst voor het Franse Canadair?

(bron Les Echos) 11 augustus - **Met zijn rode en gele romp en vleugels is hij het embleem van de strijd tegen de bosbranden. De Canadair, een amfibievliegtuig, was speciaal ontworpen voor brandbestrijding.** Frankrijk heeft

twalf CL-415's, het nieuwste model van de Canadair, van de 19 waterbommenwerpers die eigendom zijn van de Franse civiele veiligheid.

Twaalf vliegtuigen geleverd tussen 1994 en 2007, waarvan de leeftijd geen geheim meer is. En dat in een tijd waarin het aantal bosbranden toeneemt en nu als gevolg van de klimaatverandering heel Europees Frankrijk wordt bedreigd.

De huidige CL-415's zijn zeker aan het verouderen, maar nog niet aan het eind van hun leven. Verwacht wordt dat de oudste rond 2025-2030 met pensioen zullen gaan. "De CL-415's kunnen nog enkele jaren mee, deze vliegtuigen gaan heel lang mee," merkt **Jean-Philippe Côté op, vicepresident programma's bij De Havilland Canada, het bedrijf dat het Canadair-programma in 2016 overnam (oorspronkelijk eigendom van Bombardier).** "Wij werken samen met onze partners in Frankrijk om oplossingen te vinden zodat zij in dienst kunnen blijven," verzekert hij.

(...)

De Canadair staat

bekend om zijn vermogen om water rechtstreeks uit watermassa's te scheppen en dus om zijn rotatiesnelheid bij branden, en **kan tot 6 ton water vervoeren, wat het tot een uniek vliegtuig maakt met weinig of geen concurrentie op de westerse markt.** Alleen China en Rusland bieden gelijkwaardige modellen aan. **Sinds 2015 heeft echter geen enkele Canadair de fabriek verlaten, wegens een gebrek aan vraag.** "Sinds twee of drie jaar hebben verschillende klanten contact met ons opgenomen om het programma opnieuw in te voeren," vertrouwt Jean-Philippe Côté ons toe.

Maar **het bedrijf** had contracten nodig om de machine weer aan de gang te krijgen. **In maart kondigde zij eindelijk de lancering aan van het nieuwste Canadair-model, de DHC-515, "met het oog op de besprekingen met de Europese Unie, die te kennen heeft gegeven 22 vliegtuigen nodig te hebben,** genoeg om de productielijn weer op te starten", aldus de vice-voorzitter van de programma's. Twee van de door de Europese Commissie gefinancierde Canadairs van de nieuwe generatie zullen volgens het Directoraat-generaal Civiele Veiligheid en Crisisbeheersing bestemd zijn voor Frankrijk.

De Havilland hoopt zijn vliegtuigen in 2025 gecertificeerd te hebben, en het eerste vliegtuig in 2026 geleverd te krijgen. "We hebben tijd nodig, na zoveel jaren van stilstand, om de bevoorradingsketen opnieuw op te starten en leveranciers te identificeren," legt Jean-Philippe Côté uit. Het Canadese bedrijf moet ook nog 500 mensen aanwerven. Dit zal zijn klanten in staat stellen hun vloot te versterken, maar ook om "de toeleveringsketen nieuw leven in te blazen" ten einde op termijn de oude Canadair-modellen te vervangen.

Het is dus nog een lange weg te gaan voordat een DHC-515 op Franse bodem is. **Hoewel emblematisch, zijn Canadairs niet de enige vliegtuigen die bij de brandbestrijding worden gebruikt. "In Frankrijk zijn er plaatsen waar geen water is en waar de Canadair niet kan springen,"** legt Eric Florès uit.

De staat heeft zijn systeem aangepast door sinds 2006

zes Dash-toestellen aan te schaffen. Een zevende zal binnenkort operationeel zijn

en een achtste zal in 2023 worden opgeleverd, aldus de Civiele Veiligheid. **Dit vliegtuig, oorspronkelijk ontworpen voor passagiersvervoer, is een aanvulling op de Canadair. Hij is sneller en heeft een grotere capaciteit, maar moet aan land worden gebracht om te worden opgeladen.** De Sécurité civile heeft ook twee helikopters voor zware waterbommenwerpers.

Maar gezien het risico van bosbranden, dat zich nu over heel Frankrijk uitstrekt, "beginnen we de grenzen van de huidige vloot te bereiken", waarschuwt de vice-voorzitter van de Franse Nationale Federatie van Brandweerlieden. Hij is voorstander van een "globale en onmiddellijke" aanpak, waarbij rekening wordt gehouden met de verscheidenheid van de Franse vegetatie en regio's. "Er is **geen eenduidige reactie op Frans grondgebied**," betoogt de brandweerman. En **buiten de Dash en Canadair, "zijn er andere vliegtuigen die snel kunnen worden verkregen, die kunnen worden gehuurd"**.

De Franse staat heeft dus verschillende kaarten om uit te spelen in afwachting van de terugkeer van de nieuwe generatie Canadair over vier jaar. Dit, terwijl de brandweerlieden al op de proef worden gesteld door de huidige zomer.

***Mijn commentaar:** Om de opvolging van de Canadair te verzekeren, worden verschillende sporen bestudeerd. Een van hen is de Airbus A400M.*

Vorige maand voerde Airbus in Spanje een testvlucht uit met de A400M, uitgerust met een prototype van een verwijderbare brandbestrijdingskit. De tests omvatten het laten vallen van 20 ton water uit extra tanks in minder dan tien seconden, op lage hoogte (150 voet / 45 meter) en lage snelheid (125 knopen / 230 km/u) (bron: aeroweb).

In vergelijking met de Canadair heeft de A400M het nadeel dat hij moet landen om de tank bij te vullen, en dus minder rotaties uitvoert dan de Canadair. Deze beperking zou kunnen worden verzacht door de mogelijkheid om de tank van de A400M met vertragingsmiddelen te vullen.

> OAG: wereldwijde capaciteit blijft groeien naar niveau 2019

(bron Air Journal) 13 augustus - **De wereldwijde capaciteit bedraagt 460,6 miljoen stoelen in augustus 2022, 2% meer dan in juli 2022 maar nog steeds 12% minder dan in augustus 2019**, vóór de wereldwijde pandemie, zo blijkt uit gegevens van de Official Aviation Guide (OAG) die deze week zijn vrijgegeven.

Noord-Amerika is koploper met 102,9 miljoen zitplaatsen, of 22% van de totale capaciteit. Niet al te ver daarachter ligt Noordoost-Azië met 21% van de wereldwijde capaciteit, gevolgd door West-Europa met 20%.

Noordoost-Azië zag zijn capaciteit deze maand met 9,3% toenemen ten opzichte van vorige maand, waarbij China capaciteit toevoegde na afloop van diverse gezondheidsbeperkingen. **Er zijn 5 regio's waarvoor de capaciteit nu groter is dan in augustus 2019: Centraal/West-Afrika, Centraal-Azië, Oost-/Centraal-Europa, Midden-Amerika en Zuid-Amerika.**

Wereldwijd is de route Spanje-VK de drukste met 4,9 miljoen stoelen in augustus 2022 (...) 12% onder het niveau van 2019. Op de tweede plaats komt de route

Mexico-VS, die met 22,7% meer capaciteit wordt geëxploiteerd dan in augustus 2019. De kracht van sommige vrijetijdsmarkten blijkt duidelijk uit de andere routes van de Top 20, die met 20% meer capaciteit worden geëxploiteerd dan in augustus 2019: UK-Griekenland, Duitsland-Griekenland en UK-Turkije.

De vijf grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld naar capaciteit zijn allemaal Amerikaanse maatschappijen. (...)

Ryanair is de grootste luchtvaartmaatschappij buiten Noord-Amerika en heeft 18% meer capaciteit dan in augustus 2019.



Mijn commentaar: Het herstel van de luchtvervoersactiviteit wordt bevestigd in de meeste geografische gebieden, met uitzondering van China.

In Europa behoort Air France tot de luchtvaartmaatschappijen waarvan de activiteit het dichtst in de buurt komt van die van 2019. KLM blijft achter, benadeeld door het gebrek aan personeel op Schiphol (zie infographic hierboven).

De vooruitzichten voor de komende maanden zijn onzeker. Economen wijzen op het risico van een recessie aan het eind van het jaar, een traditioneel moeilijke periode voor luchtvaartmaatschappijen.

Bonusartikel

> **Jean-Marc Jancovici: "Zij die voor gas hebben gekozen, hebben alleen hun ogen om te huilen".**

(bron Trends-Tendances) 12 augustus - Je zult Jean-Marc Jancovici niet in een hokje kunnen stoppen. De man adviseert grote bedrijven, hij staat dicht bij veel industriëlen, maar hij legt uit dat onze eindige wereld gedoemd is tot ontgroeiing. Hij is ingenieur, docent, professor en begin jaren 2000 uitvinder van de "koolstofvoetafdruk", een standaard die nu wordt gebruikt om de uitstoot van broeikasgassen door bedrijven te tellen, maar hij is ook een mediaster op zijn vakgebied geworden. Sommigen plaatsen hem in het hokje "groen", maar de meeste "groenen" maken hem zwart omdat hij pro-nucleair is en noemen hem een

reactionair omdat hij "het huidige economische en politieke systeem verdedigt".

Jean-Marc Jancovici is ook een uitstekend popularisator die er samen met zijn partner, de striptekenaar Christophe Blain, in geslaagd is een stripverhaal te produceren dat als warme broodjes over de toonbank gaat (bijna 400.000 verkochte exemplaren). Dit is echter niet vanzelfsprekend wanneer het gaat om de wet van behoud van energie of de opwarming van de aarde.

In *Le monde sans fin* leggen Jancovici en Blain uit dat onze maatschappij gebaseerd is op een mobilisatie van stromen en machines waarvan wij ons over het algemeen niet bewust zijn. Vanaf het moment dat we wakker worden, zijn het machines die het mogelijk hebben gemaakt om het plastic in onze tandenborstels te maken, om water te filteren, om de elektriciteit te produceren die onze badkamer verlicht, dankzij een gloeilamp die door machines is gemaakt... En dit alles is alleen mogelijk dankzij overvloedige, gemakkelijk te vervoeren en goedkope energie. In één liter benzine, legt Jean-Marc Jancovici uit, "heb je dezelfde capaciteit om het milieu te veranderen als in 10 tot 100 dagen hard werken door een mens. Wat wij gewoonlijk technologie noemen, zijn machines," voegt hij eraan toe. Want het gaat niet alleen om dingen uitvinden en maken. Het gaat er ook om de capaciteit te hebben om ze te verdelen. En deze capaciteit is gebaseerd op machines en energie.

TRENDS. Toch wordt er gesproken over het einde van het industriële tijdperk, over de intrede in de wereld van diensten...

JEAN-MARC JANCOVICI. Het doel van de wereld van diensten is slechts het beheer van machines. Een dienst is een beheer van complexiteit. In een zeer eenvoudige wereld, heb je niet zoveel diensten nodig. De dienstenwereld verschijnt slechts bovenop de machinewereld, om te verkopen, te financieren, te organiseren, enz. maar vervangt deze niet. Maar het vervangt het niet. En wat wij in Europa de-industrialisatie plachten te noemen, is in feite een uitbesteding van industrie in een aantal landen.

Zelfs de digitale wereld is niet vrij van fysieke beperkingen?

Het hele digitale systeem in de wereld stoot evenveel koolstofdioxide uit als de vrachtwagenvloot in de wereld, of tweemaal zoveel als de hele koopvaardij, of tweederde van de uitstoot van auto's. Dat is helemaal niet onbelangrijk en het groeit vrij snel.

De wereld is dus onderworpen aan deze beperkingen. Bereiken we langzamerhand de grenzen?

Het hangt ervan af wat je een grens noemt. De olieschokken van 1973 en 1979 hebben niet geleid tot een daling van de economische bedrijvigheid, maar tot een vertraging ervan. In Europa daarentegen betekende de tweede grote olieschok, in 2006, die voorafging aan de subprime-crisis, een echte ommekeer in de tendens. Sindsdien is de Europese industriële productie over het algemeen gedaald. Dit blijkt

uit bepaalde indicatoren, zoals het aantal tonnen dat door vrachtwagens wordt geladen of de hoeveelheid vierkante meters die in een jaar worden gebouwd, die in 2007 een hoogtepunt bereikten en sindsdien zijn gedaald. Als je minder machines aan het werk hebt, haal je minder materiaal eruit, verwerk je minder, produceer je minder overschot. U zult doorgaan met het bouwen van woningen, maar minder of kleiner. Een inkrimping van de energievoorziening wordt op een bepaald moment gezien in de daling van de fysieke produktiestromen.

Met deze achteruitgang voor ogen, zullen we ons model moeten veranderen?

Het is al aan het veranderen. Deze winter, zal het snel veranderen!

Was het de oorlog in Oekraïne die deze veranderingen teweegbracht?

Oekraïne was slechts een versneller van de trend. Reeds vóór het conflict was er een probleem met de olie- en gasleveranties aan de Europese Unie. Aangezien een derde van de olie en 40% van het gas uit Rusland komt en u weet dat de voorraden niet eeuwig zijn, was de enige vraag: wanneer krijgen we er minder?

Zullen wind- of zonne-energie dit tekort niet aanvullen?

Ze zullen de situatie niet veel veranderen. Hernieuwbare energiebronnen zijn de energiebronnen die we achterlaten, de energiebronnen waar de mensheid tot twee eeuwen geleden mee leefde. Als het zo gemakkelijk was om een industriële beschaving tot stand te brengen met uitsluitend hernieuwbare energiebronnen, zouden we niet hebben gewacht op olie om dat te doen. Veel van hen hebben nadelen. Sommige zijn niet erg dicht, sommige zijn niet op verzoek beschikbaar, sommige zijn moeilijk te vervoeren. Het is veel ingewikkelder om grote hoeveelheden hout over land te vervoeren dan grote hoeveelheden energie in de vorm van olie.

De twee hernieuwbare energiebronnen die beheersbare energie kunnen leveren, zijn waterkracht en hout. Maar om een dam te hebben, moet het regenen, en we beginnen in Europa en Brazilië productiedalingen te zien. Wat hout betreft, is het interessant als men zich, zoals in Zweden of Finland, in een betrekkelijk dunbevolkt land bevindt met een oppervlakte die enkele malen zo groot is als België.

Wij zullen dus niet in staat zijn fossiele brandstoffen in dezelfde hoeveelheden te vervangen door duurzame energie. Dus u denkt dat het moeilijk is om zonder kernenergie te kunnen?

Het hangt ervan af wat je wilt. Als je zoveel mogelijk industrie wilt behouden in een wereld zonder fossiele brandstoffen, kun je niet zonder kernenergie. Als u wilt dat windmolens en watermolens iets beter zijn dan die uit de Middeleeuwen, dan kan dat, maar de industriële wereld is aan het verdwijnen. Het meeste gaat toch wel weg zonder fossiele brandstof. Kernenergie gaat geen plastics maken, synthetische vezels, de mobiliteit van 1,2 miljard individuele auto's... Kernenergie zal slechts een

deel ervan kunnen doen.

Maar kernenergie is eng. Is het een irrationele angst?

Laten we zeggen dat het niet gebaseerd is op feiten. Maar het is voor een zeer groot deel in stand gehouden door de media, die over het algemeen de grootste moeite hebben om feiten van meningen te scheiden.

Maar er zijn rampen geweest: Tsjernobyl, Fukushima.

Er zijn veel meer doden gevallen door dambreuken dan door kernongevallen. Maar je hebt niet constant artikelen in de pers dat er een dambreuk zou kunnen zijn. Dus ja, er zijn ongelukken gebeurd. Maar noem me één activiteit waar er geen zijn! Voor nul risico moeten we ook kinderspeelgoed, snoep, zwembaden, alcohol, sedentaire levensstijl, auto's of hamburgers verbieden... Als we over risico's willen gaan praten, is de enige houding die zin heeft, praten over getallen. En vanuit dit oogpunt is kernenergie zeer, zeer ver van een grote zorg!

Een andere angst is het afvalbeheer.

We hebben de neiging om alles in afval door elkaar te halen. Al het langlevende hoogactieve afval dat in de afgelopen 50 jaar door de Franse nucleaire vloot is geproduceerd, past in een zwembad ter grootte van een Olympische zee. En dit afval zal niet in ons gezicht ontploffen als een kwaadaardige Zebulon! Eenmaal opgesloten in een stabiele geologische laag, zal dit afval niet echt een groot probleem vormen. De lange levensduur van sommige soorten kernafval wordt soms aangevoerd als een reden om het niet te produceren. Maar het leeghalen van een mijn creëert een nog langduriger gevolg! Vergeet niet dat het vaak dezelfde journalisten zijn die de wetenschappelijke aspecten en de milieu-activisten verslaan. En tussen de activisten en de wetenschappers zal de journalist voorrang geven aan de goede cliënten die eenvoudige en begrijpelijke dingen zeggen, ook al hebben zij ongelijk. Dit draagt soms bij tot angsten die niet op feiten zijn gebaseerd.

Denkt u dat de politiek te lui is om deze dingen correct uit te leggen?

Het is vaker demagogie dan luiheid. Politici hebben maar één doel: aan de macht komen en dan herkozen worden. Dus moeten ze een meerderheid behagen. En dat betekent mooie beloftes maken. In een wereld zonder grenzen is er geen probleem om beloften op elkaar te stapelen. In een beperkte wereld, ben je gedwongen keuzes te maken. En als je niet bereid blijft ze te maken, begint dat moeilijkheden op te leveren. We kunnen de last echter niet volledig afschuiven op de politieke wereld. Als wij eenmaal begrijpen hoe het werkt, namelijk beloften doen die ons bevallen, als wij haar volstrekt tegenstrijdige eisen stellen, hoeven wij niet verbaasd te zijn dat het gedrag van de politiek volstrekt inconsequent is.

Betekent dit dat wij zelf moeten uitzoeken wat wij willen houden en wat wij niet

willen houden?

Absoluut. En het is ingewikkeld.

Je bent ook niet zo enthousiast over het Europese beleid. Waarom is dat?

Europa heeft lange tijd op twee benen gelopen. De een houdt van reguleren, de ander van liberaliseren. Wat energie betreft, heeft Europa deze activiteit naar de liberale kant verschoven. Alle elektriciteitssystemen moeten de concurrentie aangaan. Een elektriciteitssysteem wordt echter beheerd over een periode van verschillende decennia, of zelfs eeuwen. De zogenaamde vrije en onvervalste markt kan in feite geen infrastructuur op eeuwschaal beheren. We wilden elektriciteitsvoorziening brengen in een systeem dat er niet voor gemaakt was en het ging fout. Dit is nog maar het begin. Als het systeem echt begint te haperen, zullen we het niet in een jaar rechtzetten. In België, zal je dat zien!

Wat betekent het voor u om kerncentrales te sluiten en te vervangen door gasgestookte centrales zoals in België?

Ik hoef geen commentaar te geven in de huidige context! Ik leg al 10 jaar uit dat het vervangen van kerncentrales door gascentrales dubbel contraproductief is, in termen van CO₂ en continuïteit van de energievoorziening. En nu hebben de mensen die deze keuze hebben gemaakt alleen hun ogen om te huilen.

Denk je niet dat vooruitgang ons naar boven kan leiden?

Dat is niet wat er historisch gezien is gebeurd. De opeenstapeling van ontdekkingen heeft niet geleid tot een vermindering van de druk op het milieu.

We hebben kernenergie uitgevonden...

Ja, daar ben ik het mee eens. Het heeft een aantal problemen verminderd. Maar het is plaatselijk en van voorbijgaande aard. In Frankrijk is de CO₂-uitstoot gedaald toen kernenergie werd ingevoerd. Maar dit heeft niet geleid tot een vermindering van de kunstmatig gebruikte grond, noch van het aantal auto's op de weg, noch van de bouw. Het heeft het behoud van natuurgebieden niet aangemoedigd.

Welk advies zou u geven aan bedrijfsleiders?

Ze moeten eraan herinnerd worden dat regeren over planning gaat. En om te "voorspellen", moet je onthouden dat de prijzen van gisteren veel minder voorspellend zijn voor de prijzen en hoeveelheden van morgen dan de fysica! Door naar de fysieke stromen van de economie te kijken, kunnen wij dus met meer vertrouwen beoordelen hoe de economie zich morgen zou kunnen gedragen. Als wij willen aansluiten bij een wereld waarin de uitstoot sterk gaat dalen, moeten wij nagaan wat er met een activiteit kan gebeuren als zij sterke beperkingen gaat

stellen aan koolwaterstoffen.

Is dat wat je doet in je advieswerk?

Ja, we beginnen met het vaststellen van de stand van zaken, kijken hoe de zaken er fysiek voor staan om de economische resultaten te verkrijgen. Dat is wat een koolstofvoetafdruk is: het traceren van de fysieke stromen die het bestaan van een activiteit mogelijk maken. Wij kunnen niet zeggen "over 20 jaar bestaat uw activiteit misschien niet meer", maar wij kunnen wel zeggen "over 20 jaar kan de fysieke druk op uw activiteiten zich zo ontwikkelen, dit is wat een plotselinge of vrijwillige daling van de beschikbaarheid van fossiele brandstoffen kan betekenen"... Er zijn echter activiteiten waarvoor het onmogelijk zal zijn anders te doen. In een olievrije wereld bijvoorbeeld zal vlieg reizen bijna onbestaande worden.

Je gelooft niet in de waterstof vliegtuig?

We hebben het al: het heet de Ariane raket! Meer serieus, het hangt ervan af wie de wereld beheerst. Als het de superrijken zijn, zullen ze het niet erg vinden een beetje energie te besparen om waterstofvliegtuigen te maken, wat een ruil is waarbij de heersers het overbodige behouden door anderen het noodzakelijke te ontnemen. Als de wereld eerlijk wordt bestuurd, zullen er geen waterstofvliegtuigen zijn. We zullen per boot reizen.

Mijn commentaar: Dit is het eerste deel van een serie over klimaatverandering. Het is een lang interview gegeven door Jean-Marc Jancovici aan een Belgische journalist.

Een paar etappes in de carrière van de heer Jancovici:

- Tussen 2000 en 2004 werkte hij bij Ademe, waar hij de koolstofevaluatiemethode ontwikkelde, in het bijzonder de persoonlijke koolstofevaluatie

- In 2007 was hij medeoprichter van Carbone4. Zijn missie: zijn klanten begeleiden en informeren in de richting van strategieën die duurzaamheid en veerkracht garanderen in een wereld die onderhevig is aan klimaatdrift en eindige hulpbronnen. Zijn doel: koolstofevaluaties verkopen aan bedrijven. -

In 2010 richtte hij The Shift Project op, een denktank die een koolstofvrije economie promoot.

- In 2018 werd hij benoemd tot een van de 13 leden van de Hoge Raad voor het Klimaat, die door de premier in het leven is geroepen.

Hij zet zich in voor de strijd tegen de opwarming van de aarde, met name voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, en is voorstander van een koolstofheffing en de productie van kernenergie voor civiele doeleinden, standpunten die kritiek hebben uitgelokt.

Volgens hem is het model van de westerse samenlevingen gedoemd tot

ontgroeiing, omdat hun economisch systeem, dat afhankelijk is van energie uit fossiele brandstoffen, niet duurzaam is. (bron: wikipedia bestand).

Mr Jancovici is een briljant communicator, gewend aan TV shows.

Of u het nu met hem eens bent of niet, het is de moeite waard om belangstelling te tonen voor de kwesties die hij en zijn teams aan de orde stellen.

Wat het luchtvervoer betreft, nodig ik u uit om het verslag over het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector te lezen dat in maart 2021 door Shift en het collectief Décarbo is gepubliceerd: "Kunnen vliegen in 2050: welke luchtvaart in een wereld met beperkingen?"

De auteurs ontwikkelden een "ICEMAN"-scenario dat uitgaat van redelijk optimistische aannamen over het potentieel voor decarbonisatie door middel van technologie.

De conclusie is pijnlijk voor het luchtvervoer: het ICEMAN-scenario impliceert een inkrimping van de vlotten op lange termijn.

Is dit onvermijdelijk?

Ik weet het niet zeker. Vorig jaar heb ik een twaalftal infografieken gepresenteerd (zie [Nieuwsbrief 835](#)). Zij gaven antwoorden die een aantal van de in het verslag gemaakte veronderstellingen temperden.

Zij omvatten met name alternatieve brandstoffen van de derde generatie, die worden gemaakt uit groene energie en CO2 die uit de atmosfeer wordt gehaald. Dit lijkt mij tot dusver de enige oplossing om het luchtvervoer echt koolstofvrij te maken.

U vindt de links naar de genoemde documenten op mijn website onder de rubriek [Duurzame ontwikkeling](#).

Einde van het persoverzicht

> 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 navigaction](#), [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 15 augustus gesloten op 1,57 euro. Het is deze week met +1,78% gestegen, na in de voorgaande weken met +9,09% en +13,53% te zijn gestegen.

De halfjaarlijkse resultaten, die beter waren dan wat analisten hadden verwacht, hebben de aandelenkoers een boost gegeven.

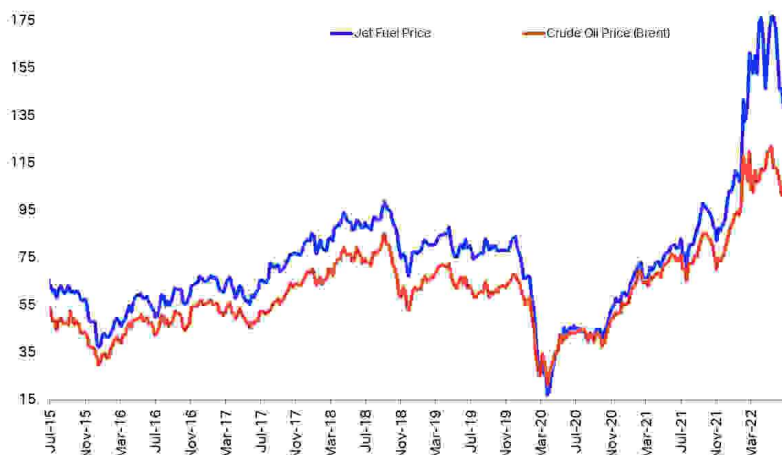
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging bedraagt 1,43 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.

> **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 Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juli 2022.

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten was deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan één enkel brandstofbeleid dat erop gericht is alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

Straalbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) op 12 augustus 2022

Jet Fuel Prices

New York (Platts) -- 12 Aug 22 / 05:04 pm EDT / 21:04 GMT

\$329.75 cts/gal

	SHARE IN WORLD INDEX	CTS/GAL	\$/BBL	\$/MT	INDEX VALUE 2000=100%
Platts Global Index	100%	329.75	138.49	1093.65	378.59%
Platts Regional Indices					
Asia & Oceania	22%	311.10	130.66	1032.22	373.33%
Europe & CIS	28%	339.83	142.73	1126.13	384.55%
Middle East & Africa	7%	314.70	132.17	1043.61	394.71%
North America	39%	333.91	140.24	1107.90	372.83%
Latin & Central America	4%	345.59	145.15	1146.65	402.08%

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is deze week sterk gestegen met \$11 tot \$143. Het is \$34 gedaald in anderhalve maand. Het stond een jaar geleden nog op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **deze week met \$1 gedaald tot \$95.** Sinds midden februari schommelde 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.

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 werknemersaandeelhouderschap...

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 UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

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

11272 mensen ontvangen dit persbericht live