

Air France: vragen over de veiligheid van vluchten



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 875, 29 augustus 2022

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

Als u deze pagina niet correct 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,

In de afgelopen weken heb ik achtereenvolgens een interview met de heer JM Jancovici en een artikel over het "Drawdown"-project gepresenteerd.

Gezien de huidige situatie is het derde deel van de reeks over de gevolgen van de klimaatverandering voor het luchtvervoer uitgesteld tot volgende week.

Veel plezier bij het lezen

François

> Air France: gevecht in cockpit, vergeten ontsteking van motor bij opstijgen..., vragen over vliegveiligheid

(bron La Tribune) 26 augustus - Gezien de duizenden vluchten die Air France dagelijks uitvoert, zijn gebeurtenissen die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van de vluchten onvermijdelijk, maar zij doen niets af aan het veiligheidsniveau van de maatschappij. Sinds het begin van het jaar roept de aard van bepaalde incidenten die hier door La Tribune zijn onthuld echter vragen en vrees op, en dat op

een moment dat het verkeer zich sterk begint te herstellen na twee jaar van grote verstoringen als gevolg van de gezondheids crisis. Een gevoel dat nog werd versterkt door de publicatie van een verslag van het Bureau of Investigation and Analysis (BEA) op 23 augustus, waarin vraagtekens werden geplaatst bij de veiligheids cultuur bij Air France, met afwijkingen van procedures die te groot werden geacht. Enkele weken voor het proces voor de correctionele rechtbank over het ongeval van AF447, de vlucht Rio-Parijs waarbij in 2009 228 mensen om het leven kwamen, waarbij Air France en Airbus zullen verschijnen voor "onvrijwillige doodslag", ligt de zaak gevoelig. En de analyses van de situatie lopen uiteen.

Ondenkbare fouten volgens piloten

Volgens overeenstemmende bronnen heeft Air France twee keer een fout gemaakt bij het opstarten van de motor vóór het opstijgen, hetgeen in februari gebeurde. De ene deed zich voor op een Airbus A321 en werd door de bemanning gecorrigeerd voordat de startbaan werd opgesteld, maar de andere op een A350 werd pas ontdekt op het moment van de stuwkracht vóór het opstijgen op een vlucht van Parijs naar Tel Aviv. Terwijl het taxiën op één motor een normale procedure is om brandstof te besparen, lijken het vergeten van deze situatie en het niet plannen om de tweede motor te starten ondenkbare fouten voor veel deskundigen op dit gebied, waaronder piloten, die zich afvragen hoe dit is opgenomen in de checklists, die worden verondersteld dergelijke vergissingen te voorkomen.

Air France heeft aan La Tribune bevestigd dat zij een intern onderzoek heeft ingesteld - dat nog steeds loopt - naar de omstandigheden die tot de aanrijding met de A350 hebben geleid. De onderneming verklaarde ook dat zij deze elementen had voorgelegd aan de BEA, die het niet nodig achtte een onderzoek in te stellen. Ten slotte verklaart de maatschappij dat "zonder de resultaten van het onderzoek af te wachten, de afdeling Flight Operations van de maatschappij voorzorgsmaatregelen heeft genomen door deze procedure voor al haar vloten op te schorten, terwijl de bemanningen die met de Airbus A350 vliegen aan de eenmotorige taxi procedures (en de bijbehorende opstartsequenties) worden herinnerd".

In april veroorzaakte de doorstart van AF011 ook opschudding, waarbij de communicatie tussen de verkeerstoren en het vliegtuig op internet werd uitgezonden. Hoewel deze procedure volkomen normaal is en zelfs noodzakelijk voor de vliegveiligheid in geval van een onstabiele nadering, was dit specifieke geval opvallend vanwege de slechte uitvoering ervan door de bemanning.

Piloten komen tot een gevecht

Meer recent heeft zich aan boord van Air France een ongekende gebeurtenis van andere aard voorgedaan met een woordenwisseling tussen de twee piloten op een Airbus A320 tussen Genève en Parijs in juni jongstleden. Volgens onze informatie vond er in de cockpit tijdens de klim na het opstijgen een verhitte confrontatie plaats tussen de gezagvoerder en de co-piloot, nadat de co-piloot had geweigerd een instructie op te volgen. Na een onopzettelijke klap volgens de versie van een van de twee piloten, of een klap volgens die van zijn collega, grepen de twee mannen

elkaar bij de kraag, terwijl ze in hun cockpit bleven, voordat een van de piloten zijn houten plaat (een soort aktetas) in het gezicht van de ander gooide. Gealarmeerd door het lawaai, kwam de commerciële bemanning de cockpit binnen net toen de spanning aan het afnemen was. Om een hervatting van de vijandelijkheden te voorkomen, bleef een lid van het cabinepersoneel de rest van de vlucht achter de piloten zitten en schreef een verslag. Air France bevestigde het "geschil" met een uitwisseling van "ongepaste gebaren".

De maatschappij verzekert niettemin dat "het incident snel is afgelopen zonder gevolgen voor het verloop of de veiligheid van de vlucht, die normaal is voortgezet". De betrokken piloten zijn momenteel van de vlucht en wachten op een beslissing van het management. Deze zal beslissen over de afloop en de eventuele behandeling van de gebeurtenis.

Het is nog niet mogelijk te zeggen of dit geschil is veroorzaakt door professionele of persoonlijke redenen, maar het is een van een aantal gebeurtenissen die reeds zijn vastgesteld - en ongetwijfeld nog een aantal andere die onder de radar zijn gebleven.

De BEA doet mee

Dit is de betekenis van het BEA-rapport. Naar aanleiding van een onderzoeksrapport waarin werd gewezen op het opzettelijk niet volgen van de procedure door een bemanning tijdens een brandstoflek, wees de organisatie op verscheidene andere soortgelijke gevallen in de afgelopen jaren. Zij heeft dit verslag aangegrepen om "een herhaling aan de kaak te stellen van recentelijk door het BEA uitgevoerde onderzoeken naar gebeurtenissen bij Air France, waaruit blijkt dat procedures zijn aangepast of zelfs opzettelijk zijn geschonden, hetgeen heeft geleid tot een verkleining van de veiligheidsmarges". Ook deed hij aanbevelingen die verder gingen dan het brandstoflek om "de veiligheidscultuur te ontwikkelen in de zin van het bevorderen van een striktere toepassing van de procedures tijdens de vlucht" bij Air France.

Deze uiterst felle stellingname tegen de maatschappij verraste velen, te beginnen met Guillaume Schmid, vice-voorzitter van het Air France - Transavia kantoor van de Nationale Unie van Verkeersvliegers (SNPL

): "In een rapport praten we over het incident in kwestie, we proberen de ins en outs te begrijpen. Maar om hieruit conclusies te trekken over de veiligheidscultuur of bepaalde praktijken van het bedrijf is een beetje een sprong in het duister.

Air France van haar kant verklaart dat zij "uiteraard rekening zal houden met alle aanbevelingen van het rapport. Net als vele andere elementen zullen deze aanbevelingen worden gebruikt om de continue vliegveiligheidsaanpak van het bedrijf te verbeteren. Zonder de officiële publicatie van dit verslag af te wachten en in aansluiting op de reeds met de BEA op gang gebrachte uitwisselingen, zijn sommige aanbevelingen reeds ten uitvoer gelegd. Tegen het einde van het jaar zal ook

een Line Oriented Safety Audit (LOSA) worden uitgevoerd voor de hele onderneming.

Niet meer gebeurtenissen dan voor de crisis

Gevraagd naar het repetitieve aspect van de evenementen, geeft Air France aan dat het aantal evenementen met de hervatting van de activiteiten niet is toegenomen ten opzichte van de vóór de gezondheids crisis bekende normen. Op het terrein gelooft Guillaume Schmid evenmin dat hij een groter aantal incidenten heeft gezien dan in normale tijden.

Volgens mensen die vertrouwd zijn met vliegveiligheidskwesties is het aantal gemelde voorvallen ook te verklaren door het feit dat de piloten van Air France degenen zijn die de meeste veiligheidsgerelateerde informatie melden in het kader van de "just culture". Daarin wordt bepaald dat vrijwillige melding door een bemanning bijdraagt tot de algemene verbetering van de veiligheid en niet mag leiden tot sancties in geval van fouten, behalve in gevallen van opzettelijke schending van procedures om persoonlijke redenen en niet in het belang van de maatschappij en haar passagiers.

Sommigen vrezen ook dat de aanbevelingen van het BEA, die Air France verplichten "individuele afwijkingen van de procedures tijdens de vlucht vast te stellen en te beheren" deze cultuur kunnen ondermijnen door het vrijwillig uitstellen en dus de algemene veiligheid van het bedrijf te beperken. Zij stellen ook dat de toepassing van procedures een middel moet blijven om de betrouwbaarheid van de operaties te verbeteren en geen doel op zich.

Een twijfelachtige aard van het incident

Verscheidene van deze deskundigen uitten echter hun vrees voor deze gebeurtenissen, met name vanwege de aard ervan. De impact van de gezondheids crisis is een van de belangrijkste kwesties die aan de orde worden gesteld. Alle ondervraagden bevestigden dat het zeer lage activiteitsniveau, met ter plaatse aanwezige teams, gevolgd door een zeer snelle toename van het aantal vluchten, een zeer belangrijke rol speelde. Sommigen vragen zich echter af of het management wel voldoende rekening heeft gehouden met dit probleem, of de risico's wel goed zijn ingeschat en of alle nodige middelen zijn ingezet om het herstel te doen slagen. Dit is niet alleen een zaak van de cockpit, maar van de hele werking van het bedrijf. Dit heeft een immense hoeveelheid werk gevergd, terwijl het lage activiteitsniveau het niveau van voorbereiding en automatismen onder druk heeft gezet. Om nog maar te zwijgen van het feit dat de onderneming tijdens de crisis 16% van haar personeelsbestand heeft verloren, met name in activiteiten zoals onderhoud.

Air France is er niettemin in geslaagd al haar piloten tijdens de crisis in het vliegtuig te houden en een hoger activiteitsniveau te handhaven dan het bij de regelgeving vereiste minimum. Zij wijst er ook op dat zij de aanwerving van piloten vanaf april 2021 heeft hervat, met als doel tegen eind 2022 700 nieuwe aanwervingen te bereiken. Hierdoor kon zij haar vluchtprogramma deze zomer handhaven, terwijl sommige van haar concurrenten moesten bezuinigen.

En ook hier lijkt Guillaume Schmid aan te geven dat het bedrijf de zaken goed voor elkaar heeft: "Tijdens Covid hebben wij ons kunnen beschermen. Vandaag krijgen we nog steeds instructies om over-optimalisatie te vermijden. Voor mij was er geen probleem tijdens Covid en sinds de overname. We weten dat we meer vliegen, dat we vermoeder zijn met veeleisender schema's, maar het hoort bij onze taak om te weten hoe we grenzen moeten stellen. Sinds het voorjaar zijn er ook talrijke mededelingen gedaan aan alle categorieën grond- en luchtpersoneel, waarin wordt opgeroepen tot de grootst mogelijke waakzaamheid tijdens deze periode van verkeersherstel.

Hoewel hij erkent dat gebeurtenissen zoals een motor die vergeet te starten verrassend kunnen zijn, is Guillaume Schmid van mening dat het risico dat uit een dergelijke situatie voortvloeit beperkt is, aangezien het vliegtuig snel tot stilstand komt. Bovenal ziet hij op dit moment geen structurele oorzaken die dit soort incidenten zouden kunnen verklaren: "Dit zijn vergissingen. Dit zijn vergissingen, en vergissingen gebeuren regelmatig. Dit is een deel van de fouten die optreden. Daarna moeten we weten waarom ze niet zijn geïdentificeerd en ik geloof dat Air France hierop heeft gereageerd door onmiddellijk de taxiprocedure op een motor stop te zetten terwijl ze het begrepen. Er werden mededelingen gedaan en nu zijn de zaken hervat.

Opgemerkte zwakke punten

Een mening die niet door iedereen wordt gedeeld. Na erop te hebben gewezen dat er zeker sprake was van enkele schadelijke, geïsoleerde en niet-representatieve gedragingen, gaf een deskundige op het gebied van vliegveiligheidskwesties aan dat de door het BEA gemelde herhaaldelijke afwijkingen van procedures niet te wijten waren aan een gebrek aan professionalisme van piloten, mecaniciens en grondpersoneel, maar veeleer aan een tekortkoming van het management. Volgens hem blijkt dit uit het onvermogen om rekening te houden met zwakke signalen of uit het gedogen van onaanvaardbare situaties. Hij maakt ook melding van een verslechtering van de arbeidsomstandigheden sinds het begin van de crisis, met een gebrek aan personeel, een intensivering van de activiteiten en een gebrek aan de technische middelen die nodig zijn om de procedures toe te passen, terwijl het personeel tegelijkertijd vastbesloten is om zo veel mogelijk te blijven werken voor het economisch welzijn van de onderneming. Zelfs als dit meestal goed gaat, kan deze combinatie van factoren volgens hem leiden tot een vermenigvuldiging van gebeurtenissen of zelfs een zwaar ongeval.

De invoering van nieuwe procedures aan het begin van het jaar voor de berekening van de prestaties van de Airbus-vloot, d.w.z. de invoering van een mogelijke verzwakkingsfactor in een reeds gecompliceerde context, roept eveneens vragen op. De twee vergissingen bij het starten van de motoren deden zich voor net na de wijziging van de procedures, volgens een piloot.

"Als de veranderingen in de procedure goed worden begeleid, levert dit geen enkel probleem op. En in dit geval, denk ik dat het zo was. Het is heel goed verlopen en er

hebben zich geen noemenswaardige incidenten voorgedaan", aldus Guillaume Schmid, die zich liet bijstaan door een deskundige ter zake, ook al was hij voor het overige vrij kritisch. Air France heeft ook besloten de invoering van nieuwe procedures op te schorten naarmate de zomer nadert om te voorkomen dat de dienst verzwakt, met name de door Airbus besloten wijzigingen in de briefing. Deze zullen later in het jaar ten uitvoer worden gelegd.

Een stap terug

Tenslotte spreken sommigen zelfs van een mogelijke stap terug ten opzichte van hetgeen na het ongeval met de AF447 tot stand is gebracht, of althans van een verslapping van de druk op deze onderwerpen met minder bewustzijn dan in het afgelopen decennium. Zij betreuren deze situatie omdat zij van mening zijn dat het belangrijke werk dat is verricht, vruchten heeft afgeworpen en tot reële verbeteringen heeft geleid. Een van hen is van mening dat incidenten zoals dat van AF011 typisch dingen zijn die niet meer gebeuren en die nu weer gebeuren.

Air France van haar kant verzekert dat er geen sprake is van verslapping en blijft bevestigen dat het een absolute noodzaak is. De 35 aanbevelingen van het Independent Safety Review Team (ISRT), een groep veiligheidsdeskundigen die na AF447 tussenbeide is gekomen, lijken nog steeds van kracht te zijn binnen de onderneming.

Anderzijds heeft de maatschappij gebroken met een beginsel dat werd toegepast na het ongeval in Rio-Parijs, met de vaststelling van nieuwe procedures voor de Airbus-vloot. Ook al gaat het slechts om een beperkte perimeter, toch betekent dit een terugkeer naar procedures die specifiek zijn voor Air France en met name bedoeld zijn om bepaalde elementen tussen de Airbus- en de Boeing-vloten te standaardiseren. De afgelopen tien jaar of zo had het bedrijf ernaar gestreefd alleen de procedures van de fabrikant toe te passen.

Een van de mensen met wie wij spraken, wees er ook op dat een groot aantal van de gebeurtenissen instructeurs betrof, die gewoonlijk "kopieën van kopieën" zijn. Reeds vóór het BEA-rapport sprak hij van een cultuurprobleem zonder te kunnen vaststellen of het een kwestie van laksheid, nalatigheid, gebrek aan waakzaamheid of verlies aan bewustzijn van de situatie was, en hoeveel daarvan te wijten was aan individueel gedrag en hoeveel aan een managementprobleem.

Welke sanctie in geval van opzettelijke fout?

Ook de kwestie van sancties voor een piloot die een opzettelijke fout heeft begaan, met name in zijn eigen belang, is onderwerp van discussie. Volgens verschillende ondervraagden beperkt de gemeenschappelijke samenstelling (specifiek voor het cabinepersoneel) van de commissies die over tuchtkwesties moeten beslissen, tussen de directie en de vakbondsvertegenwoordigers, de mogelijkheden voor zware sancties. Volgens hen leidt dit tot een gevoel van straffeloosheid dat kan leiden tot misbruiken en zelfs tot sommige van de genoemde gebeurtenissen.

Dit zou kunnen veranderen met de invoering, enkele weken geleden, van een nieuw vluchtveiligheidsprotocol dat deze rechtvaardige cultuur structureert. Dit protocol voorziet in een comité van wijzen, bestaande uit piloten die gezamenlijk zijn aangewezen door de maatschappij en de representatieve vakbond (in dit geval de SNPL), om te bepalen of een afwijking van de procedure vrijwillig of gerechtvaardigd is, en of het nodig is de anonimiteit van de bemanning op te heffen met het oog op een behandeling door het management die zelfs tot een sanctie zou kunnen gaan. Hoewel zij onafhankelijk worden geacht, zullen de piloten in het comité allen tot Air France behoren.

Guillaume Schmid stemt in met deze evolutie die een einde maakt aan een zekere vaagheid over de te volgen procedure: "Het protocol voorziet erin dat wij ons bij de analyse van de vluchten telkens afvragen wat aanvaardbaar is of niet, en dat wij er nadien van uitgaan dat er een managementbehandeling zal plaatsvinden wanneer dat nodig is. Dit is niet iets dat we onder het tapijt vegen. De SNPL heeft eraan deelgenomen en wij voelen ons er zeer goed bij.

Mijn commentaar: *Op zo'n gevoelig onderwerp mag ik geen commentaar geven.*

Om deze reden heb ik het artikel gelaten zoals het is gepubliceerd, zonder bepaalde passages te benadrukken.

Hieronder vindt u informatie om u te helpen een mening te vormen.

Wat is de rol van het BEA, het Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile?

(Bronnen: begin van het verslag van Air France en website van BEA)

-- begin van het citaat ---

Het BEA is de Franse autoriteit voor veiligheidsonderzoek in de burgerluchtvaart. Haar onderzoeken hebben uitsluitend tot doel de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren en zijn niet gericht op het vaststellen van schuld of verantwoordelijkheid.

Het BEA gebruikt en verbetert de veiligheidsgegevens en de lessen die uit zijn onderzoeken kunnen worden getrokken om toekomstige ongevallen in de burgerluchtvaart te voorkomen.

De onderzoeken van het BEA zijn onafhankelijk, staan op zichzelf en doen geen afbreuk aan gerechtelijke of administratieve stappen die gericht zijn op het vaststellen van fouten of verantwoordelijkheden. -

-- einde citaat ---

Het Rede model (ook bekend als het Zwitserse Gruyere model)

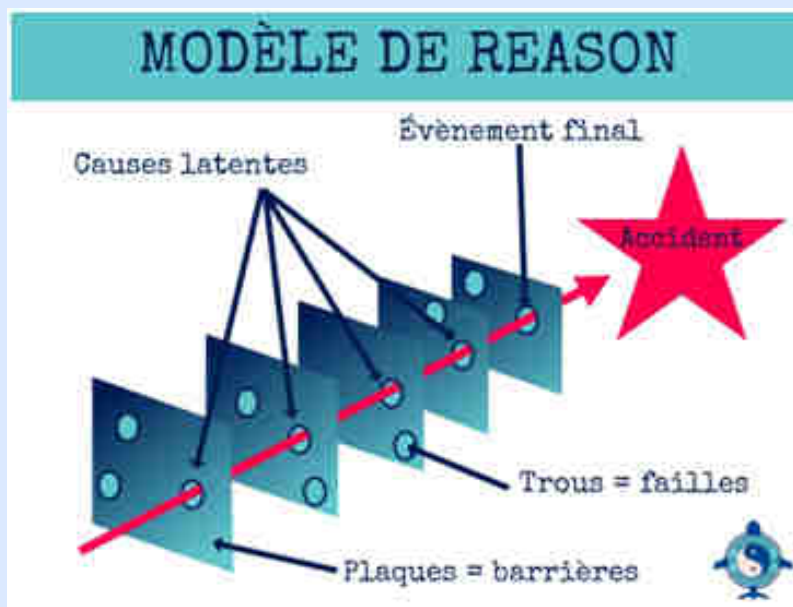
(Bron: <https://zenavioncoaching.com>)

-- begin van citaat ---

Er is zelden één enkele oorzaak van een vliegtuigongeluk. Vaker wel dan niet is het een opeenvolging van kleine, schijnbaar onschuldige dingen, zichtbare of onzichtbare gevaren die, wanneer ze met elkaar in verband worden gebracht, tot een ongeval leiden.

Het model van de rede helpt te begrijpen waarom ongelukken gebeuren en benadrukt de complexiteit van oorzaak-gevolgrelaties.

J. Reason, hoogleraar psychologie, heeft een eenvoudig model voorgesteld om de complexiteit te illustreren van de keten van gebeurtenissen die tot een ongeval kunnen leiden: een reeks platen met gaten.



Laten we ons eens voorstellen dat elke schakel in de veiligheidsketen wordt gemodelleerd door een plaat en dat een gat in deze plaat staat voor een gebrek in de veiligheid: gebrek aan ervaring, slechte praktijk, onvoldoende kennis, gebrek aan onderhoud van een vliegtuig, technische storingen, ongunstige weersomstandigheden, enz.

Als de borden in perspectief worden geplaatst, zijn er twee opties:

1. er is geen uitlijning van de gaten, een teken dat ten minste één van de platen zijn "veiligheids"rol heeft gespeeld: er doet zich geen ongeval voor.

2. *De gaten zijn uitgelijnd en ondanks alle elementen die het ongeval hadden kunnen voorkomen, kan geen enkele veiligheidsvoorziening het voorkomen: het ongeval gebeurt.*

Voor J. Reden, de bronnen van mislukking zijn van drieërlei aard:

- Technische storingen*
- Menselijke fouten*
- Organisatorische tekortkomingen*

Volgens hem "zijn fouten onlosmakelijk verbonden met de menselijke intelligentie".

Feit is dat menselijke fouten een rol spelen bij de overgrote meerderheid van de vliegtuigrampen. Zullen we zover gaan dat vliegtuigen door machines worden gevlogen in plaats van door mensen? Zou u bereid zijn aan boord te gaan van een vliegtuig zonder piloot en stewardess?

--- einde citaat ---

Verduidelijkingen bij het BEA-verslag:

In tegenstelling tot wat misschien is gezegd, verbiedt het BEA de piloten (van Air France of andere luchtvaartmaatschappijen) niet om buiten het kader van de procedures te gaan. Op pagina 50 van het rapport staat:

Het BEA is zich ervan bewust dat de bemanning in bepaalde zeldzame technische of operationele situaties blijk moet geven van onderscheidingsvermogen en in staat moet zijn om buiten het kader van de procedures te treden wanneer zij van oordeel is dat de veiligheid zulks vereist.

De APNA (Association des Professionnels Navigants de l'Aviation) geeft een interessant inzicht:

-- begin van het citaat ---

Vliegveiligheid bestaat uit 3 stappen: het risico identificeren, het risico meten en het risico aanvaardbaar maken. De identificatie van het risico is de essentiële stap, aangezien deze afhangt van de aan de veldwerkers gegeven garantie dat er geen sancties zullen volgen wanneer zij vrijwillig hun fouten en afwijkingen melden, waarbij dit laatste voor 98% in het belang van de dienst wordt geacht. De strikte toepassing van procedures wordt een ijverstaking genoemd, en het ontkennen van afwijkingen dreigt een terugkeer naar organisatorisch stilzwijgen te worden.

--- einde citaat ---

Waarom gaan de aanbevelingen van het BEA verder dan het onderzochte incident?

Telkens wanneer het BEA een incident of een vliegtuigongeval analyseert, zoekt het naar alle mogelijke oorzaken die tot het ongeval kunnen leiden. Vervolgens worden maatregelen voorgesteld om al deze oorzaken zoveel mogelijk te voorkomen, zelfs als blijkt dat sommige ervan geen rol hebben gespeeld bij het onderzochte ongeval.

Andere onderzoeksinstanties zoals de BFU in Duitsland, de AAIB in het Verenigd Koninkrijk of de National Transportation Safety Board in de Verenigde Staten gaan op dezelfde manier te werk.

Is dit rapport uniek?

Voor de goede orde: het BEA onderzoekt incidenten in Frankrijk (alle fabrikanten) en incidenten waarbij Franse fabrikanten betrokken zijn (Airbus en ATR in het bijzonder) in de hele wereld.

Alleen al sinds begin 2022 zijn 30 maatschappijen die Airbus-vliegtuigen exploiteren het voorwerp geweest van 35 door het BEA gemelde onderzoeken. Slechts twee van deze onderzoeken hadden betrekking op incidenten in Frankrijk.

Tegelijk meldde het BEA twee onderzoeken naar incidenten met Boeing-vliegtuigen, één in Frankrijk en één in Zwitserland

Welke acties heeft Air France ondernomen?

Air France werd tijdens het BEA-onderzoek herhaaldelijk op de hoogte gebracht. Zoals bij elk onderzoek werden de opmerkingen van de BEA bestudeerd en waar nodig werden actieplannen opgesteld.

> Nieuw conflict dreigt tussen KLM-piloten en de regering

(bron FD) 22 augustus - **De pilotenvakbond VNV claimt een overwinning.** Volgens de vakbond dicteert de overheid niet langer de arbeidsvoorwaarden bij KLM. **Het zojuist met de directie bereikte principeakkoord houdt in dat de 3.000 piloten opnieuw een salarisverhoging, een eindejaarsuitkering en tal van sociale voordelen zullen ontvangen.** Dit akkoord, schrijft de VNV aan haar leden, betekent een breuk met het loonoffer van de werknemers, dat een voorwaarde was voor het verkrijgen van overheidssteun tijdens de Covid-19 crisis.

Het lijkt onwaarschijnlijk dat de CAO-overeenkomst met de piloten zal overleven. Toen in april 2020 miljarden aan staatssteun aan KLM beschikbaar werden gesteld, stelde het ministerie van Financiën als harde voorwaarde dat de luchtvaartmaatschappij haar beïnvloedbare kosten (dat wil zeggen vooral personeelskosten) met 15% zou verlagen. De sterkste schouders zouden de zwaarste last dragen. Dit betekent dat werknemers die ten minste driemaal hun normale salaris verdienen (voornamelijk piloten), ten minste 20% van hun totale salariskosten zouden moeten inleveren.

KLM heeft afgelopen voorjaar de aflossing van haar leningen aan banken en de overheid versneld om meer vrijheid te krijgen. Maar de luchtvaartmaatschappij heeft de financieringsovereenkomst, die tot 2026 loopt, niet opgezegd. Daarom blijven de voorwaarden voor de bezuinigingen en de vergroening van kracht.

Het ministerie van Financiën laat in een reactie weten dat de voorwaarden van het steunprogramma onverkort van toepassing zijn, ook al heeft KLM de leningen onlangs terugbetaald. De rijksagent zal nagaan of de CAO-overeenkomst aan de voorwaarden voldoet. Hij zal hierover verslag uitbrengen in zijn volgende verslag, dat dit najaar zal worden gepubliceerd.

(...)

Mijn opmerking: CAO-overeenkomsten in Nederland zijn het equivalent van NAO-overeenkomsten (*Négociations annuelles Obligatoires*) in Frankrijk.

Zoals in het artikel wordt vermeld, heeft KLM geen afstand gedaan van staatssteun. Het is zeer waarschijnlijk dat de Nederlandse regering bij haar eisen zal blijven.

> Londen Heathrow en British Airways niet terug naar normaal deze winter

(bron Les Echos) 26 augustus - **Londen Heathrow Airport heeft een lange Covid.** Terwijl het luchtverkeer in heel Europa bijna is teruggekeerd naar het niveau van voor de crisis, blijft **de grootste luchthaven van Londen het verkeer van luchtvaartmaatschappijen sterk beperken**, waardoor zij niet ten volle kunnen profiteren van het herstel in de zomer. Deze situatie zal waarschijnlijk voortduren tot volgend voorjaar, te oordelen naar de laatste aankondigingen van **British Airways**. De Britse maatschappij, de belangrijkste gebruiker van Heathrow, **heeft zopas aangekondigd haar vluchtschema voor het winterseizoen, van 31 oktober tot 1 april, met 8% in te krimpen**, wat neerkomt op 10.000 geannuleerde vluchten. Dit besluit volgt op de verlenging door Heathrow van zijn capaciteitsplafond van 100.000 passagiers per dag tot 29 oktober. Het is duidelijk dat **British Airways niet gelooft dat Londen Heathrow weer normaal zal worden zodra het zomerseizoen voorbij is en liever anticipeert door**

kortereafstandsvluchten te schrappen dan ze op het laatste moment te moeten annuleren, zoals deze zomer is gebeurd.

(...)

Deze moeilijkheden hebben British Airways er echter niet van weerhouden in het tweede kwartaal voor het eerst sinds het begin van de crisis weer winst te maken, en te rekenen op een winstgevend jaar 2022. **Volgens de maatschappij zal de schrapping van 10.000 kortereafstandsvluchten deze winter geen ernstige gevolgen hebben voor de passagiers, die overdag op andere vluchten zullen worden vervangen.** Zij zou evenmin een belangrijke invloed op haar omzet (en nog minder op haar winst) mogen hebben, aangezien de kortereafstandsvluchten zeer weinig bijdragen tot de resultaten van BA, waarvan de activiteit hoofdzakelijk langeafstandsvluchten zijn.

(...)

***Mijn commentaar:** Heathrow was de nummer één internationale luchthaven vóór de crisis.*

In juli en augustus staat de luchthaven nu op de vijfde plaats in Europa, met een gemiddelde van 1.000 vluchten per dag, tegen 1.279 op Roissy-CDG.

Schiphol, dat nog steeds te kampen heeft met een tekort aan grondpersoneel, deed het met 1.269 dagelijkse vluchten beter. Dit ondanks de urenlange wachttijden bij de controleposten voor passagiers.

> **Easyjet vertraagt in Berlijn, Duits toerisme vertraagt**

(bron Les Echos) 29 augustus - **EasyJet is voor Berlijn wat Lufthansa is voor Frankfurt: "onze lokale maatschappij"**, zegt Burkhard Kieker, hoofd van het Berlijnse toeristenbureau. **Door in juni jongstleden aan te kondigen dat het aantal vluchten en personeelsleden in Berlijn zou worden ingekrompen, heeft de Britse lagekostenmaatschappij voor onrust gezorgd in de Duitse hoofdstad.** Vanaf **deze winter zullen op de luchthaven Berlijn Brandenburg 11 in plaats van 18 vliegtuigen worden gestationeerd.** De recente overeenkomst met het personeel zal het aantal van 800 stewardessen en piloten die momenteel in Berlijn gestationeerd zijn met een derde verminderen.

Deze inkrimping zou "een economisch effect tot twee miljard euro voor de stad kunnen hebben", schat Burkhard Kieker in een interview met de "Tagesspiegel", met inbegrip van het effect op de handel, congressen of het ecosysteem van start-ups.

(...)

De aankondiging van easyJet komt op een moment dat het toerisme in Duitsland weer begon aan te trekken na de twee zwarte jaren van de Covid. In juni alleen al registreerden de logiesverstrekkennde bedrijven in totaal 48,9 miljoen

overnachtingen, waarvan 25,2 miljoen werden bezet door internationale toeristen, een stijging van 304,4% ten opzichte van juni 2021.

(...)

Net als in Frankrijk weegt het gebrek aan personeel op het herstel van het toerisme in Duitsland. Volgens een studie van het IW Institute of Economics **waren er in juni 7.600 vacatures onbezet.** Dit tekort treft alle regio's, maar vooral Beieren, waar het economisch herstel de horeca-beroepsbeoefenaren ertoe aanzet naar beter betaalde banen uit te wijken.

(...)

***Mijn commentaar:** lowcostmaatschappijen hebben deze zomer bijna allemaal hun niveau van voor de crisis weer bereikt of zelfs overtroffen, dankzij de sterke vraag naar vakantiebestemmingen in Europa.*

De enige uitzondering is de Britse luchtvaartmaatschappij easyJet, die een activiteit van 86% van het niveau van 2019 registreerde.

Zij is benadeeld door het zwakke herstel van het zakenreizen, dat een belangrijk deel van haar activiteiten uitmaakt. De resultaten hebben daaronder geleden. Om haar verliezen te beperken, moest easyJet bij het begin van de gezondheidscrisis haar activiteiten en haar personeelsbestand inkrimpen.

Maar easyJet heeft nu moeite om personeel te werven, net als andere bedrijven in het Verenigd Koninkrijk.

Sinds 1 januari 2021 en de uitvoering van Brexit zijn de immigratieregels in het VK voor EU-onderdanen veranderd. Het vrije verkeer van personen is voorbij en de Britse regering heeft een op punten gebaseerd immigratiesysteem ingevoerd dat de mogelijkheden voor in het VK gevestigde bedrijven om mensen in dienst te nemen beperkt. Kandidaten voor immigratie moeten ook meer dan 1000 euro betalen om een visum te krijgen om in het VK te werken.

> Luchtvaartmaatschappij: Geconfronteerd met stijgende tarieven en inflatie, kan de winter een koude...

(bron TourMaG) 22 augustus - (...) "**Er lijkt een groeiende bezorgdheid te zijn over het laatste kwartaal van het jaar**, nu een combinatie van economisch nieuws en beperkte zichtbaarheid rond de vraag van bedrijven eindelijk aandacht begint te krijgen," onder vervoerdersteams, voorspelt OAG, een leverancier van reisgegevens.

Ter illustratie: de huidige capaciteitsvermindering tussen oktober en november bedraagt ongeveer 16%, tegenover slechts 8% in 2019.

Als de sector in dit tempo doorgaat, zal het niet voor april 2023 zijn dat het

luchtvervoer weer op volle capaciteit draait... behalve voor lagekostenmaatschappijen. Deze laatste zijn als eerste weer opgestart in 2020 en 2021. Hun opmars stopte niet met de jaarwisseling.

(...)

Door de stijging van de brandstofprijzen, gekoppeld aan het einde van de crisis, **hebben de luchtvaartmaatschappijen niet gearzeld om de luchtvaarttarieven te verhogen.** Vooral omdat de vraag op hetzelfde moment is gevolgd.

Uit de meest recente prijsindex voor luchtreizigers, gepubliceerd door het Directoraat-Generaal voor de Burgerluchtvaart (DGAC), **blijkt dat de prijzen voor alle bestemmingen samen met 43,5% zijn gestegen, alleen al in de maand juli van het jaar 2022.**

"De stijging is sterk te danken aan het internationale netwerk voor middellange afstand, waarvoor een stijging van 54,5% werd opgetekend. Terwijl het internationale netwerk voor langeafstandsvluchten een minder uitgesproken stijging van 28,8% te zien geeft," aldus de nota van het Directoraat dat belast is met het toezicht op de burgerluchtvaartactiviteiten.

De stijging is meer beperkt (+21,1%) tot overzeese bestemmingen, waar de overcapaciteit van Air France haar concurrenten belet het rendement opnieuw te beheren en dus veel hogere prijzen te hanteren.

Als we de cijfers voor juli 2022 vergelijken met die voor 2019, zien we dat de stijging minder groot is, maar toch nog +37,7% bedraagt (alle segmenten samen).

(...)

Na een over het algemeen goede zomer en ondanks een paar hobbels op de weg zal de luchtvaartsector nu te maken krijgen met een aantal onbekenden, zoals inflatie, trage economische groei en een aanslepend gewapend conflict op de drempel van Europa.

***Mijn opmerking:** de Europese luchtvaartmaatschappijen zijn zeer voorzichtig, zelfs pessimistisch, wat betreft hun prognoses voor het komende winterseizoen (oktober 2022 tot maart 2023).*

Zij vrezen een vertraging van de activiteit na de sterke opleving van de zomer.

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 29 augustus gesloten op 1,4345 euro. Het is deze week gedaald met -1,07%.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging is 1,50 euro. Het hoogste koersdoel is 1,90 euro, het laagste 0,85 euro. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

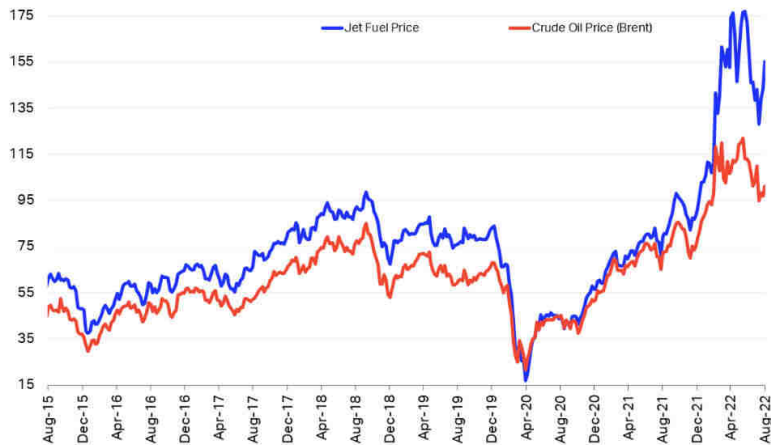
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.

> **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 Brent ruwe olie en een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die de periode juni 2015 - augustus 2022 bestrijkt.

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 een uniform 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 29 augustus 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 8.1% at \$155.2/bbl:

26 August 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week	vs. 1 month	vs. 1 yr ago
						ago:	ago	
Jet Fuel Price	100%	369.40	155.15	1225.17	424.12	8.1%	8.5%	95.9%
Asia & Oceania	22%	352.26	147.95	1168.78	422.73	10.7%	9.1%	93.4%
Europe & CIS	28%	378.68	159.05	1254.88	428.52	7.4%	8.1%	101.9%
Middle East & Africa	7%	355.70	149.39	1179.57	446.13	9.5%	8.4%	96.9%
North America	39%	373.58	156.90	1239.54	417.13	7.4%	8.8%	92.7%
Latin & Central America	4%	380.29	159.72	1261.79	442.45	5.6%	4.7%	96.2%

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$11 gestegen tot \$159. Na een piek van \$182 in juni 2022, was het begin augustus teruggevallen tot \$132.

Het was 79 dollar iets meer dan een jaar geleden.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$4 gestegen tot \$101.

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 aandeelhouders 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](#).

11280 mensen ontvangen dit persbericht live

