

AF-KLM geërgerd door de brief van de minister van Transport

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 877, 12 september 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,

Het evenement van deze week wordt mede georganiseerd door een lid van mijn team: het is de derde editie van de "Staten van de Lucht" die op woensdag 14 september in de DGAC zal worden gehouden.

Het doel van dit evenement is :

. eminente beroepsbeoefenaars uit onze sector samenbrengen om hun visie te verzamelen over wat het luchtvervoer in de komende 10 jaar zou kunnen worden, maar ook om uitwisselingen aan te moedigen met de mensen die deze debatten en rondetafelgesprekken bijwonen.

. Meer technische conferenties voorstellen met het oog op het behoud van vaardigheden, via actuele thema's zoals cyberveiligheid, regelgeving of agile methoden...

De meeste spelers uit de luchtvervoersector zullen aanwezig zijn, waaronder de algemeen directeur van Air France, Anne Rigail.

Sinds enkele weken stel ik een reeks artikelen over klimaatverandering voor.

Na een interview met [de heer JM Jancovici](#), een artikel over het [Drawdown-project](#) en het [engagement van Air France voor meer verantwoord reizen](#), vindt u in deze brief de klimaatpresentatie op het regeringsseminarie.

Deze presentatie werd gegeven door Dr. Valérie Masson-Delmotte, directeur onderzoek van het laboratorium voor klimaat- en milieuwetenschappen van het CEA.

Veel plezier met het lezen ervan.

François

> De baas van Air France KLM geërgerd door de brief van de minister van Transport

(bron RTL) 6 september - De reactie liet niet lang op zich wachten. Naar aanleiding van de brief die de **minister van Vervoer, Clément Beaune**, aan de Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) heeft gestuurd en die door RTL is onthuld, heeft Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, gebruik gemaakt van een vergadering op dinsdagochtend 6 september op het ministerie om hem persoonlijk te antwoorden. De minister **betreurde de vele problemen die passagiers deze zomer hebben ondervonden en verwees de zaak daarom naar het Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart om ervoor te zorgen dat dit niet meer gebeurt.**

Ten overstaan van een veertigtal genodigden lichtte de baas van Air France-KLM de zaken toe: "**Op de luchthavens zijn wij niet verantwoordelijk voor de wachtrijen bij de beveiliging of de bagagesorteerders**", verklaarde Ben Smith volgens een deelnemer aan de bijeenkomst die door RTL werd gecontacteerd.

"We zijn er deze zomer geweest en hebben duizenden mensen verwelkomd. Wij hadden geanticipeerd op het herstel en in groten getale mensen ingehuurd om onze klanten de beste ontvangstvoorwaarden te bieden", voegde de directeur er volgens een andere deelnemer aan toe, zichtbaar geërgerd door de brief die hij de dag ervoor had ontvangen en waarin hij met name de luchthaven van Parijs de schuld gaf.

(...)

De minister van Vervoer wil collectief lering trekken uit het zomerseizoen en zich voorbereiden op de volgende seizoenspieken "door de reizigers de kwaliteit van de dienstverlening te bieden die zij mogen verwachten".

Clément Beaune betreurt ook dat de luchtvaartmaatschappijen soms terughoudend zijn bij de toepassing van de Europese regelgeving die passagiers bij vertragingen beschermt. Europese passagiers kunnen immers een

vergoeding van 250 tot 600 euro krijgen voor vertragingen van vluchten en sommige luchtvaartmaatschappijen worden ervan beschuldigd de dossiers te laten aanslepen.

Mijn commentaar: Feitelijk heeft de minister van transport gelijk. Sommige maatschappijen slepen de terugbetalingsdossiers aan.

Deze zomer zijn er veel vertragingen geweest, maar minder in Frankrijk dan elders, zie het artikel "Airline delays are already on the rise in European skies" hieronder.

Niet alle vertragingen zijn echter te wijten aan de luchtvaartmaatschappijen, ook al zijn zij de enigen in de luchtvervoersector die hun klanten moeten vergoeden.

Alvorens verder te gaan, volgen hier enkele definities uit de blog van een advocaat, Maxime Bizeau:

-- begin van het citaat ---

De schuldenaar van een middelenverbintenis verbindt zich er eenvoudig toe voldoende zorg te dragen om zijn verbintenis na te komen. Met andere woorden, hij belooft zijn best te doen om de schuldeiser tevreden te stellen. Maar hij belooft niet een bepaald resultaat te bereiken (...)

De schuldenaar van een resultaatsverbintenis verbindt zich er niet toe al het mogelijke te doen om ervoor te zorgen dat het verwachte resultaat wordt bereikt. Strikt genomen verbindt hij zich ertoe de schuldeiser het verwachte resultaat te bezorgen.

-- einde citaat ---

Het is paradoxaal dat voor luchtvaartmaatschappijen een resultaatsverbintenis geldt, terwijl voor de andere schakels in de luchtvervoersketen alleen een middelenverbintenis geldt.

Een voorbeeld: veiligheidsgerelateerde taken (grenscontroles, inspecties bij PIF's - Point d'Inspection Filtrage -) vallen onder de verantwoordelijkheid van de staat. De Franse Staat heeft slechts de verplichting de middelen te verschaffen om deze taken uit te voeren.

Indien een knelpunt bij een controlepost tot vertragingen leidt, zal de luchtvaartmaatschappij de passagiers moeten vergoeden, niet de Franse staat.

Economisch gezien is de reactie van de CEO van Air France-KLM begrijpelijk.

> Nederland verviervoudigt belasting op vliegreizen

(bron Le Figaro) 8 september - Volgens bronnen die de Nederlandse krant De

Telegraaf heeft geïnterviewd, is het land van plan om **vanaf begin volgend jaar** meer in rekening te brengen aan degenen die vanaf zijn grondgebied vliegen (...). Hoewel het nieuws nog niet officieel is bekendgemaakt, **zou de passagiersbelasting vanaf 1 januari 2023 kunnen stijgen van 7,95 euro tot 28,58 euro per ticket. Een verhoging van meer dan 20 euro rechtstreeks op de prijs van het vliegticket.**

Deze verhoging is het resultaat van een brainstorming tussen de verschillende partijen in de regeringscoalitie. Volgens De Telegraaf is tot de maatregel besloten om "reizigers aan te moedigen te kiezen voor duurzamere vervoersmogelijkheden zoals de trein", maar ook om een bron van extra inkomsten te vormen.

(...) Ter

herinnering: **de belasting, die begin 2021 is ingevoerd, geldt alleen voor vluchten die vanuit Nederland vertrekken, en niet voor aansluitende vluchten.**

De aankondiging zal waarschijnlijk de wenkbrauwen doen fronsen, aangezien zij komt op een moeilijk moment voor de Nederlandse luchthavensector.

Afgelopen juni kondigde Nederland een plafond aan voor het aantal vluchten per jaar op Amsterdam-Schiphol, een van de drukste luchthavens van Europa. Het verklaarde doel was de bestrijding van geluidshinder.

Mijn commentaar: *De milieuheffing op vliegereizen breidt zich geleidelijk uit in Europa.*

In november 2020 schreef ik over dit onderwerp.

Al eind 2018 had Nederland de invoering van deze belasting [van toen 7,45 euro] aangekondigd, die KLM voor 140 miljoen euro per jaar zou moeten treffen.

In Duitsland heeft de regering besloten de belasting op vliegtickets te verhogen. Het zal een extra 740 miljoen euro per jaar opleveren.

In Groot-Brittannië bestaat al meer dan tien jaar de Air Passenger Duty, die tot doel heeft het effect van het luchtvervoer op het klimaat te beperken. In 2019 bracht het de Britse overheid 4,3 miljard euro op.

Hoewel de bedragen van land tot land verschillen, is er één constante: de luchtvaartmaatschappijen betreuren het dat de opbrengst van deze heffingen niet wordt besteed aan onderzoek naar alternatieven voor paraffine, waardoor de CO2-uitstoot zou worden verminderd.

> Waarom de overname van ITA door een Amerikaans fonds een grote prestatie zou zijn voor Air France-KLM

(bron The Conversation) 8 september - Het was te verwachten dat de Italiaans-Zwitserse reus MSC en zijn Duitse bondgenoot Lufthansa favoriet zouden blijven in de race om ITA Airways over te nemen, dat eind 2020 werd opgericht om Alitalia van het faillissement te redden. De Italiaanse staat, die voor 100% eigenaar is, heeft er eind augustus evenwel voor gekozen exclusieve onderhandelingen aan te knopen met een consortium met het oog op een intrede in het kapitaal van het Amerikaanse investeringsfonds Certares. Er wordt gesproken over een verkoop van 56% van de aandelen voor ongeveer 600 miljoen euro.

Certarès heeft zich gemeld met Delta Airlines en Air-France-KLM als partners. In 2013 bezat de Frans-Nederlandse groep 25% van het kapitaal van Alitalia, alvorens zich er geleidelijk uit terug te trekken. Van nu af aan sluit dit niet uit dat zij een "minderheidsbelang" in ITA neemt. Een dergelijke intrede in het kapitaal zou niet meer dan 10% kunnen bedragen, aangezien zij door de Europese Commissie aan banden is gelegd als tegenprestatie voor de overheidssteun die zij heeft ontvangen om de crisis van Covid-19 te boven te komen.

Intussen blijft de **aanwezigheid van deze luchtvaartmaatschappijen in het dossier**

, zelfs als eenvoudige "commerciële en operationele partners", **zeer strategisch en gaat verder dan het eenvoudige spel van overnames in de luchtvervoerssector.** Zoals wij op de 4e Rencontres Francophones Transport Mobilité hebben uiteengezet, gaat achter deze overname een strijd schuil die wordt gevoerd door de drie internationale mega-allianties. Een strijd waarin ITA een belangrijke pion is.

Vandaag de dag behoren 57 van de vele luchtvaartmaatschappijen in de wereld tot een van de drie internationale mega-allianties. Skyteam heeft er 18, Oneworld 13 en StarAlliance 26. Zij zijn goed voor meer dan 60% van het wereldwijde internationale verkeer en vervoeren in 2019 meer dan twee miljard passagiers.

Door grote luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten, Europa, Azië en Zuid-Amerika aan te trekken, alsmede een aantal "secundaire" luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld, kan een wereldwijde alliantie passagiers de mogelijkheid bieden om naar elk punt in de wereld te reizen. Door de verbindingen te optimaliseren kan een "naadloze" vlucht worden aangeboden en kunnen ook de frequent flyer-programma's worden geharmoniseerd. Skyteam biedt 15.500 vluchten per dag aan in 170 landen. **Sinds enkele jaren concurreren de drie rivalen echter minder via nieuwe lidmaatschappen, die de macht van hun netwerken zouden versterken, dan via de totstandbrenging van nieuwe soorten partnerschappen.**

Binnen dezelfde mega-alliantie hebben sommige luchtvaartmaatschappijen besloten nog verder te gaan in hun samenwerking en wat in luchtvaartjargon bekend staat als een "metaalneutrale joint venture" (MNJV) of "quasi-fusie" tot

stand te brengen.

In een bepaald gebied van bestemmingen (een "bundel") waarin zij rivalen waren, zullen de partners zich nu gedragen alsof zij één en hetzelfde bedrijf waren. **Volgens zeer duidelijke regels in het contract zullen zij de opbrengsten, winsten en/of kosten delen, zodat de identiteit van het metaal, d.w.z. het vliegtuig dat de vlucht gaat maken, er niet toe doet.**

Binnen de drie mega-allianties zijn er thans meer dan twintig MNJV's met kolossale macht, **vooral op de lucratieve transatlantische luchtvaartmarkt** tussen Europa en Noord-Amerika. Het gaat erom strategisch te zijn en niet een van je eigen mensen naar het andere team te laten gaan.

Voordat Alitalia in 2021 failliet ging, was het een bevoorrechte partner van de tandem Air France-KLM-Delta: niet alleen was het sinds 2001 lid van Skyteam, maar het was ook in 2010 toegetreden tot de trans-Atlantische joint venture. **Zodra de opvolger, ITA, werd opgericht,** moest Skyteam het terug hebben. ITA had op dat moment (zij het niet lang) gearzeld om naar StarAlliance te kijken. Lufthansa, een van de leidende StarAlliance luchtvaartmaatschappijen, wilde het bedrijf heel graag hebben en had al haar gewicht in de schaal gelegd om het te overtuigen zich bij hen aan te sluiten. **Uiteindelijk ging ITA de gelederen van zijn Skyteam-concurrent versterken.**

Dus toen de Italiaanse staat de privatisering van ITA aankondigde, zag StarAlliance al snel de kans schoon om wraak te nemen. Een luchtvaartmaatschappij kan slechts van één alliantie deel uitmaken en als zij eenmaal lid is, is het moeilijk om te veranderen. De weinige keren dat dit is gebeurd, was het als gevolg van een fusie, overname of overname tussen rivaliserende allianties.

ITA in handen van Lufthansa zou geen andere keuze hebben gehad dan in te pakken en zich bij het StarAlliance team aan te sluiten. Dit zou een enorm verlies zijn geweest voor Skyteam en vooral voor haar transatlantische MNJV. In 2020 had Skyteam zich versterkt door de twee transatlantische MNJV's die het had (Air France-KLM-Delta en Delta-Virgin, Virgin maakt geen deel uit van Skyteam maar is voor 49% in handen van Delta) "samen te voegen" en staat het vandaag nog steeds zeer open voor de integratie van nieuwe partners. ITA zou heel goed de vrijgekomen plaats kunnen innemen van de voormalige Italiaanse luchtvaartmaatschappij.

Daarom is het inhalen van Lufthansa bij de overname van ITA een schitterende prestatie voor de tandem die gevormd wordt door Air France-KLM en Delta. De onderhandelingen zijn natuurlijk nog niet ten einde en de financiële situatie van ITA is verre van goed. Maar in dit stadium leek het de juiste strategie te zijn om te voorkomen dat hun concurrenten hen een belangrijke troef zouden ontnemen. Het

was de beste manier om hun macht op de transatlantische markt te behouden



Mijn commentaar: Deel uitmaken van een alliantie is belangrijk voor een luchtvaartmaatschappij. De meeste luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van Skyteam zijn bijvoorbeeld aangesloten bij het Flying Blue frequent flyer-programma van Air France-KLM, waardoor zij hun zakelijke klanten kunnen behouden.

Maar zoals dit artikel zo goed uitlegt, is deelname aan een joint venture in een veelbelovende markt een aanzienlijke troef.

Opgelet: in de bovenstaande infografiek worden alleen joint ventures op de Noord-Atlantische Oceaan vermeld.

Air France-KLM is betrokken bij andere joint ventures met luchtvaartmaatschappijen: in het Oosten met China Eastern of op de Zuid-Atlantische Oceaan met GOL (een samenwerking die nauw aansluit bij de joint venture).

Dit is ook het geval voor onderhoudsactiviteiten. AFI KLM E&M is een aantal joint ventures aangegaan, met Go Solutions voor Transavia en French Blue op Orly, met Safran in Frankrijk, met Bonus Tech in de Verenigde Staten, met Sabena Technic in Singapore, met Lufthansa Technik in Duitsland, met Safran Nacelles in Dubai, met Triumph in de Verenigde Staten, enz.

Indien u meer informatie wenst over deze joint ventures waarbij AFI KLM E&M betrokken is, nodig ik u uit het Universeel registratiedocument 2021 te raadplegen dat beschikbaar is op [de corporate website van de Groep](#), blz. 42 tot 44.

> Portugal bespreekt met Air France en Lufthansa de herprivatisering van TAP

(bron AFP) 9 september - De Portugese regering wil tegen het einde van het jaar beginnen met de herprivatisering van TAP Air Portugal en is al besprekingen begonnen met de groepen Air France-KLM en Lufthansa, meldde het weekblad

Expresso vrijdag. De socialistische regering van Antonio Costa wil "ten minste de helft van het kapitaal" van TAP "al dit jaar herprivatiseren om het proces begin 2023 af te ronden", aldus de krant, die een niet-geïdentificeerde regeringsbron citeert.

Air France en Lufthansa zijn de "favoriete" kandidaten voor de overname van TAP, aldus Expresso, waaraan wordt toegevoegd dat de IAG-groep, moedermaatschappij van British Airways en het Spaanse Iberia, ook "belangstelling" heeft getoond.

"Er zijn al maanden discrete besprekingen aan de gang tussen de regering, financiële adviseurs en de luchtvaartgroepen", meldt Expresso, dat benadrukt dat **de regering wil dat TAP zijn hub op de luchthaven van Lissabon behoudt**, een toegangspoort tot zijn vlaggenschipbestemmingen in Zuid-Amerika en Afrika.

Ondervraagd door AFP, wilden noch de regering noch TAP commentaar geven op de informatie.

De Portugese luchtvaartgroep, waarvan de moeilijkheden waren toegenomen door de Covid-19-pandemie, was in 2020 volledig generationaliseerd, in ruil voor de toepassing van een door Brussel opgelegd herstructureringsplan dat naar verwachting in 2024 zal worden afgerond. Het reddingsplan van 3,2 miljard euro voor TAP voorzag onder meer in een inkrimping van het personeelsbestand, een verlaging van de salarissen en een inkrimping van de vloot. Sommige van deze maatregelen worden momenteel aangevochten door de vakbonden, die loonsverhogingen eisen.

De maatschappij blijft verlieslatend, hoewel zij dankzij het herstel van het toerisme haar verliezen in het tweede kwartaal heeft kunnen terugdringen tot 80,4 miljoen euro, tegen iets meer dan 128 miljoen euro in dezelfde periode van 2021, met name dankzij een "verviervoudiging" van het aantal passagiers. In 2015 werd het bedrijf voor 61% geprivatiseerd, maar het jaar daarop nam de Portugese staat de controle terug, omdat hij het niet eens was met de met schulden gefinancierde expansiestrategie van het consortium van de Amerikaanse zakenman David Neeleman.

Mijn commentaar: De gezondheids crisis van de afgelopen drie jaar heeft de consolidatie van het Europese luchtvervoer versneld.

Het luchtvervoer in Europa zou in de nabije toekomst kunnen gaan lijken op dat in de VS: een oligopolide markt rond vier grote exploitanten (Air France-KLM, IAG, Lufthansa en Ryanair).

Onder de luchtvaartmaatschappijen die in moeilijkheden verkeren, zijn ITA Airways en Air Europa reeds het voorwerp van een overnamebod.

Dat TAP Air Portugal zich tot investeerders wendt, komt dan ook niet als een verrassing.

> Vertragingen luchtvaartmaatschappijen nemen weer toe in

Europese luchtruim

(bron Les Echos) 5 september - Met 31.000 dagelijkse vluchten eind augustus in het Europese luchtruim heeft het **luchtverkeer zich gemiddeld hersteld tot 88% van het niveau van augustus 2019** (90% op intra-Europese routes), aldus Eurocontrol. **Maar het aantal vertraagde vluchten steeg in de laatste week van augustus met 5,4% in** vergelijking met dezelfde periode in de zomer van 2019.

Gemiddeld had bijna 40% van de vluchten (38,7%) meer dan 15 minuten vertraging bij vertrek (en 31,4% bij aankomst, in de laatste week van augustus, volgens Eurocontrol). **Op Londen-Gatwick waren vertraagde vluchten zelfs goed voor bijna 58% van het verkeer. Roissy-CDG deed het beter: 40% van de vluchten had vertraging bij vertrek** (en 29% bij aankomst). Amsterdam-Schiphol en Londen-Heathrow deden het ook goed, met respectievelijk 33% en 32% van de vluchten die vertraging opliepen bij vertrek. Maar wat deze twee luchthavens gemeen hebben, is dat zij de luchtvaartmaatschappijen ertoe hebben gedwongen een groot aantal vluchten te schrappen om de congestie te verminderen. In tegenstelling tot de situatie in de zomer van 2019, toen ook een recordaantal vluchten vertraging opliep, **is de belangrijkste oorzaak van de sterke toename van het aantal**

vertraagde vluchten deze zomer het gebrek aan personeel op de luchthavens.

De lange rijen voor de veiligheidscontroles en de chaos die zich op sommige dagen op verschillende grote luchthavens voordoet, hebben tot een golf van vertragingen geleid.

Aan de andere kant maakte het zomerweer de zaken gemakkelijker, in tegenstelling tot de zomer van 2019, toen er in Europa verschillende zware stormen voorkwamen. Ook de problemen met de luchtverkeersleiding bleven deze zomer relatief beperkt, hoewel het aantal vluchten dat vertraging opliep door problemen met de luchtverkeersleiding drie keer hoger lag dan in de zomer van 2019.

Dit is met name het geval in Frankrijk. Met uitzondering van een slecht bezochte staking in het controlecentrum van Aix in juli, heeft de Franse luchtverkeersleiding deze zomer geen grote langdurige verstoringen ondervonden, ondanks de vrees voor de invoering van nieuwe IT-systemen. **De Franse luchtverkeersleiding, die het grootste luchtruim van Europa beheert, genereerde slechts 16% van de ATFM-vertragingen, vergeleken met 29% in Duitsland.**

Over het geheel genomen had Frankrijk iets minder te lijden onder vertragingen in het luchtverkeer dan de meeste Europese landen: begin september vertrok gemiddeld 64,4% van de vluchten op tijd, tegenover 57,4% in het VK, 55,8% in Duitsland, 52,5% in Nederland en 47,5% in Italië. Israël had de meeste vertraging, met slechts 34,6% van de vertrekkers op tijd.

Mijn commentaar: Als ik naar mezelf kijk, heb ik spijt, als ik mezelf vergelijk, voel ik me beter. Dat is wat luchthavenbeheerders in Frankrijk moeten denken.

Last minute: om lange wachtrijen en verdere vertragingen te voorkomen, heeft de luchthaven Schiphol de luchtvaartmaatschappijen gevraagd hun vluchten die gepland staan voor maandag 12 september tussen 16.00 en 23.00 uur lokale tijd te annuleren wegens een personeelstekort. Luchtvaartmaatschappijen die gehoor geven aan het verzoek om vluchten te annuleren, krijgen een compensatie, aldus de Schiphol-directie.

> **Olie: Opec+ wijst op risico's van verslechtering van de vraag**

(Reuters) 31 augustus - **De wereldwijde oliemarkt zal dit jaar waarschijnlijk een groter overschot hebben dan verwacht omdat** hogere energieprijzen en een krasser monetair beleid de vraag temperen, aldus Opec+ in een rapport op woensdag.

(...)

Vorige week verzekerde de Saudische minister van Energie, prins Abdulaziz bin Salman, dat Opec+ bereid was zijn pompen te verminderen in het licht van de volatiele olieprijsen.

Zijn woorden hielpen Brent ruwe olie opveren tot meer dan \$105 op maandag, het hoogste niveau in een maand, maar **de marktprijs viel terug tot ongeveer \$96 op woensdag omdat handelaren anticipeerden op een daling van de vraag.**

(...)

In het verslag van het Gemengd Technisch Comité (JTC) wordt verwacht dat de mondiale vraag dit jaar met 3,1 miljoen bpd zal stijgen, maar wordt gewezen op de onzekerheid over de inflatie en het striktere monetaire beleid, die beide de koopkracht van de consument aantasten.

"Stijgende energieprijzen zijn een ander risico voor de toekomst," voegt hij eraan toe. "Dit zou kunnen leiden tot een grotere daling van het verbruik dan thans wordt verwacht, vooral tegen het einde van het jaar".

Volgens het rapport zal de wereldmarkt dit jaar naar verwachting een overschot van 900.000 bpd hebben, 100.000 bpd meer dan eerder werd verwacht. En dit overschot zal volgens het centrale scenario van het comité volgend jaar naar verwachting aanhouden.

Mijn commentaar: *De olieprijsen dalen om verschillende redenen.*

De eerste reden, die in het artikel wordt genoemd, is een daling van de consumptie in de westerse landen.

De tweede reden is China, 's werelds grootste importeur van ruwe olie.

China's vraag naar olie zou voor het eerst in twee decennia kunnen dalen. Het beleid van Peking moedigt mensen aan niet te reizen tijdens de feestdagen, wat het brandstofverbruik vermindert.

Deskundigen zijn echter van mening dat de olieprijsen aan het eind van het jaar weer zouden kunnen stijgen: op 5 december treedt een embargo van de Europese Unie op Russische olie in werking.

Bonusartikel

> Klimaatpresentatie op het terug-naar-school-seminarie van de regering

(bron: Dr. Valérie Masson-Delmotte) 7 september - (...)

De uitdaging voor de komende jaren bestaat erin structurele veranderingen op gang te brengen, waarbij zoveel mogelijk een beroep wordt gedaan op co-benefits in het kader van strategieën die de nadruk leggen op duurzaamheid (productie, consumptie, kwaliteit van het bestaan, luchtkwaliteit, gezondheid).

De investeringsbehoeften zijn aanzienlijk (mobilisering van alle financieringsbronnen) en worden geraamd op 0,05 tot 0,1% van het mondiale BBP per jaar.

Macro-economische evaluaties zijn zeer duidelijk over de voordelen van een snelle uitvoering van deze omvormingen. **De kosten van niet-handelen (verlies en schade, aanpassingskosten) wegen duidelijk op tegen de kosten van investeringen in de totstandbrenging van een koolstofarme economie**

De baten, bijvoorbeeld in termen van luchtkwaliteit en vermeden kosten voor de volksgezondheid, kunnen opwegen tegen de investeringen.

Strategieën om mensen in staat te stellen een koolstofarme levensstijl aan te nemen, kunnen een belangrijke rol spelen en kunnen de mondiale uitstoot tegen 2050 met 40-70% verminderen, rekening houdend met billijkheidsoverwegingen.

De gevolgen van de klimaatverandering worden steeds ernstiger. Er **bestaan oplossingen en die kunnen worden toegepast voor structurele transformaties, het opbouwen van een veerkrachtige ontwikkeling en een koolstofarme economie, in plaats van crisis na crisis te beheersen.**

Elke beslissing telt en kan leiden tot een vergrendeling van blootstellingen, kwetsbaarheden, broeikasgasemissies en aantasting van ecosystemen, dan wel ingrijpende veranderingen op gang brengen, op alle gebieden, rekening houdend met de vraagstukken van billijkheid en rechtvaardige overgangen.

U speelt een sleutelrol - de mentale last van klimaatactie mag niet op de

schouder van de wetenschappers of de jongsten worden gelegd, maar moet toenemen met het niveau van verantwoordelijkheid, en u beschikt over cruciale hefboomen voor actie.

Er is nog een kleine kans om de schade te beperken, maar die wordt snel kleiner - elk jaar dat er geen actie wordt ondernomen, zal de toekomstige risico's verergeren, met toenemende bedreigingen voor de gezondheid en het welzijn in de wereld.

Het doorvoeren van deze veranderingen vereist het overwinnen van meerdere obstakels, met kwesties als opleiding, collectieve dynamiek, voorbeeldfunctie en machtsverhoudingen, om de schaal van de actie te veranderen.

***Mijn commentaar:** Ik dacht dat het voor ons allen, werknemers van de luchtvaartmaatschappijen, belangrijk was deze presentatie aan alle leden van de regering te lezen.*

Ik heb hierboven alleen het einde van de presentatie gemeld. De volledige presentatie (tekst en diavoorstelling) is te vinden op mijn website op de pagina [Duurzame Luchtvaart](#).

Ik nodig u in het bijzonder uit om pagina 18 van de diashow zorgvuldig te bekijken. Het geeft een overzicht van de inspanningen die van de verschillende sectoren worden gevraagd.

U zult (her)ontdekken dat het luchtvervoer een van de sectoren is die de minste inspanningen moeten leveren. Deze paradox moet worden gerelativeerd, aangezien de productie van biobrandstoffen een sector op zich is.

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, nodig ik u uit [mijn website navigaction te raadplegen, rubriek Air France-KLM werknemersparticipaties](#).

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 12 september gesloten op € 1,534. Het is deze week met +6,05% gestegen.

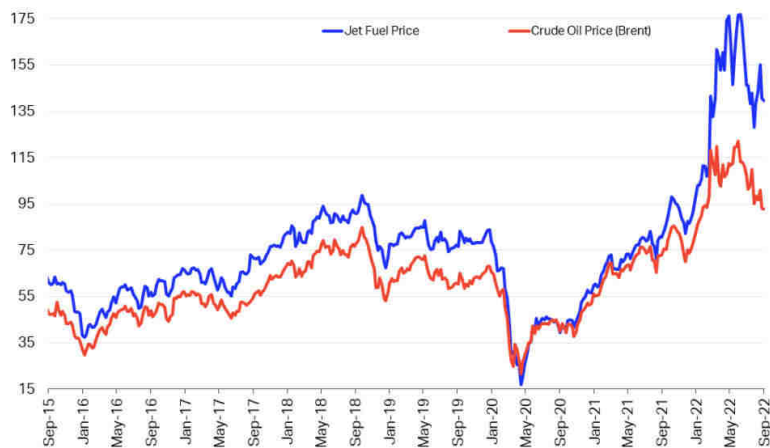
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 1,50 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

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 zeer duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - augustus 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 verscheidene jaren de voorkeur aan een uniform brandstofbeleid, dat erop gericht is alle materieel, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

Voor de scherpe stijging van de laatste maand heb ik tot op heden geen verklaring.

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 ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr 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%

De vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$2 gedaald tot \$142. Na een piek van \$182 in juni 2022, was het begin augustus gezakt tot \$132.

Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$1 gestegen tot \$94.

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](#).

11302 mensen ontvangen dit persbericht live