

Vermindering van slots op Schiphol: geen zekerheid

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°881, 10 oktober 2022

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

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

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

[volg deze link](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

Redactie

Beste lezers,

Het nieuws van deze week wordt overschaduwd door het begin van het proces in hoger beroep voor de crash van vlucht AF447 Rio Parijs op 1 juni 2009.

De proef loopt van 10 oktober tot 8 december 2022.

Net als jullie allemaal herinner ik me de passagiers en het personeel die bij het ongeluk zijn omgekomen.

Tijdens de negen weken durende hoorzittingen zal de rechtbank de mogelijke strafrechtelijke aansprakelijkheid van Air France en Airbus onderzoeken.

In 2019 verwierpen de onderzoeksrechters de zaak en oordeelden dat Air France geen enkele strafrechtelijke fout had begaan en dat "dit ongeval duidelijk te verklaren was door een combinatie van elementen die zich nooit hadden voorgedaan en die bijgevolg gevaren aan het licht brachten die vóór dit ongeval niet waren waargenomen".

Het Openbaar Ministerie en de burgerlijke partijen zijn echter tegen deze

beslissing in beroep gegaan en de Onderzoekskamer heeft de verwijzing van Air France en Airbus naar de strafrechter gelast.

U zult begrijpen dat ik mij, gezien mijn taken, zal onthouden van commentaar tijdens het proces.

François

> Vermindering van vliegbewegingen op Schiphol: nog niet zeker

(Nederlandse persbron, vertaald met DeepL) 4 oktober - Onder verwijzing naar een interne webcast schrijft Luchtvaartnieuws dat KLM CEO Marjan Rintel heeft uitgelegd dat **het plan van de Nederlandse regering om het aantal jaarlijkse vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen tot 440.000 tegen eind 2023 nog niet definitief is.**

(...)

"Ik ben nog steeds van mening dat we moeten zien wat de uitkomst zal zijn, in plaats van aan te nemen dat het zal gebeuren, want dat zou heel slecht zijn voor KLM. Ik heb dit ook uitgelegd aan de minister van Infrastructuur, de heer Harbers, en anderen in Den Haag.

Marjan Rintel voegt eraan toe dat de reductieplannen van de regering contraproductief kunnen zijn voor de plaatselijke bevolking, in plaats van de situatie voor hen te verbeteren.

Volgens Marjan Rintel (...) "Wat we weten is dat **we met deze nieuwe vloot, die we tot 2030 zullen hebben, het geluid met 50% en de uitstoot met 25% verminderen. Daarmee bereiken we veel meer dan met de invoering van de "440.000".**

Mijn commentaar: *De door de Nederlandse regering geplande vermindering van de activiteiten op Schiphol is bedoeld om de overlast voor omwonenden te verminderen.*

KLM stelt de regering voor haar doelstellingen inzake geluidsreductie en CO₂- en NO_x-uitstoot duidelijk te vermelden.

KLM zou dan de maatregelen voorleggen die zij voornemens is uit te voeren.

Het is dan aan de regering om te beoordelen of met de door KLM voorgestelde maatregelen de doelstellingen worden gehaald.

Voordat de Nederlandse regering de luchtvaartmaatschappijen bezuinigen

oplegt, moet zij echter nagaan of deze wel legaal zijn.

De Europese regelgeving vereist dat dergelijke maatregelen worden gerechtvaardigd en dat de toepassing ervan in de tijd wordt beperkt. Aan deze twee voorwaarden is nog niet voldaan.

> **Lucht: Staten verbinden zich wereldwijd tot "netto nul CO2" tegen 2050**

(bron Les Echos) 8 oktober - **Van het luchtvervoer de belangrijkste koolstofneutrale vervoerswijze maken tegen 2050 is nu een wereldwijde verbintenis van staten en niet langer alleen van de belangrijkste spelers in de sector.** Na maandenlange onderhandelingen achter de schermen hebben **de 193 lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) op vrijdag 7 oktober tijdens de slotdag** van hun algemene vergadering in Montreal **de "netto nul CO2"-doelstelling voor 2050 aangenomen.**

Voor velen was deze stemming het belangrijkste onderwerp van deze 41e Algemene Vergadering van de ICAO. Alle bij het luchtvervoer betrokken organisaties - luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, luchtvaartindustrieën, luchtverkeersleiders - drongen aan op een verbintenis van de VN-organisatie, nadat zij zich er reeds toe hadden verbonden tegen 2050 koolstofneutraal te zijn.

(...)

Deze stemming was geen uitgemaakte zaak. De avond ervoor was bij een eerste stemming in een beperkt comité, binnen de uitvoerende raad van de ICAO, het verzet van Rusland, nu uitgesloten van de bestuursraad, en dat van China, dat koos voor de datum van 2060, opnieuw naar voren gekomen. Een aantal staten vond ook dat deze doelstelling de ontwikkeling van hun economie zou kunnen afremmen.

Alle luchtvervoer- en luchtvaartorganisaties hebben vrijdagavond dan ook opgelucht gereageerd op dit ICAO-besluit, dat in theorie zou moeten leiden tot meer steun van de staten voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer. **"De kosten van het koolstofvrij maken van de luchtvaart lopen in de triljoenen dollars en de overgang naar een wereldwijde industrie is een zaak van lange adem",** zegt Willie Walsh, directeur-generaal van de International Airline Association (IATA), in een persbericht [...] **De regeringen moeten met de sector samenwerken om een effectief mondiaal beleidskader in te voeren waarmee de nodige financiële middelen kunnen worden aangetrokken [...]** Er is veel werk aan de winkel en geen minuut te verliezen. Naast deze verbintenis zijn aanvullende besluiten genomen **betreffende het Corsia-systeem voor de compensatie van CO2-emissies van het luchtvervoer,** waarvan het beginsel reeds drie jaar geleden tijdens de vorige algemene vergadering van de ICAO was overeengekomen. **De staten hebben met name besloten dat de referentiebasis wordt vastgesteld op 85% van de mondiale CO2-emissies. Boven deze 85% zullen de luchtvaartmaatschappijen hun CO2-**

uitstoot financieel moeten compenseren of proberen deze onder deze drempelwaarde te brengen.

Verscheidene milieuorganisaties hebben hun ongenoegen geuit en vinden de aangekondigde maatregelen ontoereikend, met name wat betreft de drempel voor compensatie, maar ook de doelstelling van neutraliteit in 2050. **De stemming in de ICAO blijft een niet-bindend besluit voor de staten.** Koolstofneutraliteit zal er echter vooral niet in bestaan de CO₂-emissies van het luchtvervoer volledig te elimineren, maar ervoor te zorgen dat het luchtvervoer geen CO₂ meer aan de atmosfeer toevoegt.

Dit vereist een drastische vermindering van de emissies, met name door de vernieuwing van de vloot en de lancering van een nieuwe generatie vliegtuigen, maar ook en vooral door de vervanging van paraffine door duurzame brandstoffen - biobrandstoffen en synthetische brandstoffen - van niet-fossiele oorsprong, waarvan de fabricage de opvang van CO₂ uit de atmosfeer vereist.

Vervanging van paraffine op basis van aardolie door biobrandstoffen uit plantenafval kan de netto CO₂-voetafdruk van een vlucht met 80% verminderen. In combinatie met het gebruik van steeds zuiniger vliegtuigen zou dit het mogelijk maken koolstofneutraliteit te bereiken, in afwachting van de mogelijkheid van echt emissievrije waterstof- of hybride elektrische vliegtuigen.

Mijn opmerking: de verbintenis van de ICAO via een stemming is een noodzakelijke maar niet voldoende stap.

Het blijft aan de staten om bindende en geharmoniseerde maatregelen te nemen om concurrentievervalsing te voorkomen.

Een voorbeeld van de moeilijkheid: in de Verenigde Staten is de biomassa die wordt gebruikt om biobrandstof te maken afkomstig van de plaatselijke landbouw. Deze biobrandstof wordt sterk gesubsidieerd, de kosten ervan voor de luchtvaartmaatschappijen benaderen die van paraffine.

Dit is niet het geval in Frankrijk. Terwijl biobrandstof voor auto's (ethanol) afkomstig is van de Franse landbouwproductie, zijn er geen plannen om hetzelfde te doen voor biobrandstof voor vliegtuigen.

Bovendien vragen de Franse luchtvaartmaatschappijen om financiële steun om de kosten van biobrandstof, die momenteel drie tot vier keer hoger liggen dan die van paraffine, te beperken.

> easyJet herzielt zijn CO₂-reductiestrategie

(bron Journal de l'Aviation) 4 oktober - **easyJet** is altijd uitgesproken geweest over zijn initiatieven om zijn koolstofvoetafdruk te verminderen. Deze keer heeft de

Britse lagekostenmaatschappij **een herziene strategie en een ambitieuzer stappenplan gepresenteerd om te voldoen aan de SBTi-criteria om tegen 2050 netto nul te bereiken, met een tussentijdse doelstelling van 35% minder uitstoot tegen 2035** (ten opzichte van 2019). Hoewel veel van de investeringen van het bedrijf niet ter discussie staan, maakt **het een ommezwaai in zijn kortetermijnstrategie door de beëindiging van zijn compensatieprogramma aan te kondigen** om de vrijgekomen middelen te herbestemmen voor directe emissiereductie-initiatieven.

(...)

Compensatie wordt niet verminderd en het bedrijf beschouwt deze maatregel als een tijdelijke maatregel, die zo snel mogelijk moet worden vervangen door technologische oplossingen die de hoeveelheid CO₂ die bij zijn activiteiten vrijkomt rechtstreeks verminderen.

Sommige van deze oplossingen heeft zij bij Airbus gevonden. De vliegtuigfabrikant biedt twee hulpmiddelen, de Descent Profile Optimisation (DPO) en de Continuous Descent Approach (CDA), waarmee het vliegtuig vanaf kruishoogte kan dalen met een lager motortoerental, waardoor de uitstoot van CO₂, NO_x en geluid wordt verminderd. Ze houden het vliegtuig ook op maximale kruishoogte om de nadering op het juiste moment in te zetten en de tijdrovende landing onderaan te elimineren. De volledige vloot van easyJet zal tegen eind 2023 zijn uitgerust met de DPO-oplossing, evenals het CDA voor compatibele vliegtuigen. Dit vertegenwoordigt een investering van enkele miljoenen ponden, aldus de onderneming. Airbus berekent dat easyJet 98 ton brandstof per vliegtuig per jaar kan besparen, of 88.600 ton CO₂-uitstoot per jaar kan vermijden voor de hele vloot.

Dit is echter slechts een klein deel van het programma dat is gevalideerd door het Science Based Targets

initiative (SBTi - een samenwerkingsverband tussen het Carbon Disclosure Project, het UN Global Compact, het World Resources Institute en het WWF) en dat de luchtvaartmaatschappij in staat moet stellen haar emissies tegen 2035 met 35% te verminderen. **Het grootste deel van de doelstelling (bijna 50%) zal worden bereikt door vlootvernieuwing en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof (30%).** De vernieuwing is aan de gang en easyJet verwacht de levering van 168 Airbus A320neo Family toestellen (als onderdeel van een investering van 21 miljard dollar). **Wat FAS betreft, onthult zij dat zij de volumes die nodig zijn om haar doelstellingen voor de komende vijf jaar te halen, heeft verworven van Q8 Aviation.**

Anderzijds liggen sommige initiatieven een beetje buiten haar bereik: **easyJet rekent ook op de modernisering van het luchtruim**, die achterblijft, en benadrukt dat zij haar doelstellingen niet kan bereiken zonder steun van de overheid. De lagekostenmaatschappij vraagt niet om directe steun, maar om steun voor de industrie, zowel financieel als reglementair, voor onderzoek naar emissievrije

vliegtuigen en de nodige infrastructuur (in termen van productie, opslag en levering, bijvoorbeeld van waterstof).

Op langere termijn heeft easyJet hoge verwachtingen van emissievrije vliegtuigen, waarmee het bedrijf tegen 2050 de uitstoot per passagier per kilometer met 78% kan verminderen ten opzichte van 2019 - waarbij **de resterende uitstoot wordt gecompenseerd door programma's voor koolstofafvang**. Het bedrijf zet zwaar in op waterstof en is de afgelopen jaren verschillende partnerschappen aangegaan, meest recentelijk met Rolls-Royce, dat vorige week een motor op waterstof presenteerde die de eerste tests op de grond zal ondergaan.

De lagekostenmaatschappij meent dat de vernieuwing van haar vloot met nulmissievliegtuigen voor bijna 50% zal bijdragen tot het bereiken van haar doelstellingen voor 2050, terwijl de "traditionele" vlootvernieuwing slechts goed zal zijn voor ongeveer 20%, waarbij het gebruik van SAF een belangrijke bijdrage blijft leveren, namelijk ongeveer 30%.

***Mijn commentaar:** De evolutie van de strategie van easyJet komt overeen met die van de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen.*

Voorbij zijn de dagen van compensaties, die meestal worden gelijkgesteld met greenwashing.

Luchtvaartmaatschappijen richten zich nu vooral op vlootvernieuwing en het gebruik van duurzame brandstof om hun doelstellingen te bereiken.

Zij weten ook dat dit op lange termijn niet voldoende zal zijn en hopen dat toekomstige innovaties (zoals het afvangen van CO₂, gemengde kerosine/elektrische aandrijving, waterstof, enz.

> **Airbus ziet luchtvaartdienstenmarkt jaloers groeien**

(bron Les Echos) 6 oktober - **De markt voor luchtvaartdiensten is beter bestand tegen de crisis dan de verkoop van nieuwe vliegtuigen. Volgens de laatste prognoses van Airbus heeft** deze markt, die het onderhoud van vliegtuigen, de opleiding van boordpersoneel en monteurs, het opknappen van de cabine en de ombouw van passagiersvliegtuigen tot vrachtvliegtuigen omvat, zijn omzetniveau van vóór de crisis al bijna terug, met 95 miljard dollar tegen 2022. En volgens de **20-jarige** prognose van de groep zal **de groei sterker zijn dan die van de verkoop van vliegtuigen**.

Airbus, wiens serviceactiviteiten goed zijn voor ongeveer 3,3 miljard euro aan inkomsten per jaar voor de commerciële luchtvaarttak, **verwacht dat** de wereldmarkt volgend jaar al weer op het niveau van 2019 - dat wil zeggen 105

miljard dollar - zal komen. Maar bovenal verwacht zij voor de komende 20 jaar een groei van 3,7% per jaar, met **een wereldwijde omzet die meer dan verdubbeld zou moeten zijn om in 2041 232 miljard dollar te bereiken, waarvan 189 miljard voor onderhoud.**

(...)

De winden van verandering waaien inderdaad op. De eerste is de groei van de **wereldvloot, die in de komende 20 jaar naar verwachting met 3,3% per jaar zal toenemen, van 23.500 vliegtuigen met meer dan 100 zitplaatsen nu tot 46.900 in 2041.**

De toename van de vloot zal zich naar verwachting vertalen in een stijging van 3,3% van de wereldwijde inkomsten uit vliegtuigonderhoud alleen al, van 78 miljard dollar in 2022 tot 189 miljard dollar in 2041.

De tweede factor is de gelijktijdige groei van het aantal personeelsleden in de luchtvaart, met een geraamde behoefte aan 640.000 extra technici over 20 jaar, 585.000 piloten en 875.000 cabinemedewerkers, die moeten worden opgeleid. **Airbus, die zich onlangs op de markt voor vliegscholen heeft begeven, schat dat de markt voor de opleiding van luchtvervoerspersoneel met 4,6% zal groeien, van 9 tot 17 miljard dollar.**

Naast deze twee belangrijke activiteiten is de regelmatige renovatie van vliegtuigcabines frequenter geworden door de verbetering van de apparatuur en de ontwikkeling van Wi-Fi aan boord. De omzet zal naar verwachting stijgen van 8 miljard dollar in 2022 tot 26 miljard in 2041.

Er is ook de recycling van vliegtuigen van de oude generatie - die van vóór 2008 - die nog steeds 80% van de wereldvloot uitmaken en waarvan de uitdienstneming onder druk van het milieu steeds sneller verloopt. Tegen 2031 moeten zij een derde van de vloot uitmaken en tegen 2041 minder dan 5%. Voor Airbus, die een speciale dochteronderneming heeft (Tarmac aerosave), zal deze activiteit neerkomen op ongeveer 1.100 te ontmantelen en te recyclen vliegtuigen per jaar in 2041.

Dit zou de resultaten van Airbus verder moeten verbeteren, aangezien deze onderhouds- en opleidingsactiviteiten over het algemeen betere marges bieden dan de verkoop van vliegtuigen. Ze zijn ook een goede manier voor de vliegtuigbouwer om een order binnen te halen, door een globaal dienstenaanbod te verkopen en niet alleen een vliegtuig.

Maar Airbus is niet de enige die een zo groot mogelijk deel van de taart wil. Zijn rivaal Boeing heeft dezelfde ambitie en heeft in 2018 zelfs een afdeling opgericht die zich specifiek bezighoudt met diensten, zowel voor de civiele als de militaire sector.

Airbus en Boeing moeten ook rekening houden met de onderhoudsdochters van bepaalde luchtvaartmaatschappijen, zoals Lufthansa Technik en Air France-KLM engineering and maintenance, die niet alleen hun vloot maar ook die van een groot aantal andere luchtvaartmaatschappijen beheren. En **op het gebied van motoren komen de vliegtuigbouwers op de tweede plaats ten opzichte van de motorfabrikanten**, wier bedrijfsmodel is gebaseerd op marges uit aftersales in plaats van op de verkoop van nieuwe motoren ("originele uitrusting").

Naast deze traditionele spelers hebben hightechbedrijven die gespecialiseerd zijn in de verwerking van vluchtgegevens en voorspellend onderhoud zich in de strijd gemengd. Zo heeft Airbus voor de ontwikkeling van zijn "Skywise"-aanbod voor real-time verwerking van vliegtuigen niet gearzeld samen te werken met het Amerikaanse bedrijf Palantir, een van de wereldkampioenen op het gebied van gegevensverwerking, terwijl Boeing op hetzelfde gebied partnerschappen is aangegaan met het Franse bedrijf Thales.

***Mijn commentaar:** Het door Airbus opgestelde panorama van de luchtvaartindustrie is aantrekkelijk.*

Het enige nadeel is dat er geen rekening wordt gehouden met het ecologisch risico. Wat gebeurt er als de doelstellingen voor het koolstofvrij maken van de luchtvaartindustrie niet worden gehaald?

Vandaag bestaan er oplossingen: nieuwe generaties motoren, het gemeenschappelijk Europees luchtruim, het gebruik van groene brandstof, het afvangen van CO₂, enz. moeten het mogelijk maken de uitstoot van vliegtuigen tegen 2050 tot nul te herleiden.

Op één voorwaarde, die voor de meeste sectoren van de economie geldt: dat er voldoende groene energie beschikbaar is.

Dit is de uitdaging voor de komende jaren.

In Frankrijk wordt overeenkomstig artikel 301 een routekaart opgesteld om de behoeften van elke sector die grote hoeveelheden broeikasgassen uitstoot te evalueren. Lees voor meer details het artikel over ADEME in [mijn vorige nieuwsbrief nr. 880](#).

> 737 MAX 7 en 10 certificering: pilotenvakbond tegen vrijstelling

(bron Air Journal) 7 oktober - (...) **De kans op een nieuwe wet die de vliegtuigbouwer vrijstelt van de deadline van 31 december 2022 voor de certificering van de 77-7 en 737-10**, waarna Boeing gedwongen zou zijn het EICAS-waarschuwingssysteem te installeren (en dus het cockpitontwerp van voren

af aan moet beginnen) **wordt steeds groter**. Maar de **Allied Pilot Alliance (APA, die zo'n 15.000 piloten vertegenwoordigt bij de Amerikaanse maatschappij**, die zo'n 345 737's exploiteert, waaronder 43 MAX 8's) **is hier niet blij mee**: haar voorzitter Edward Sicher zei in een verklaring op 5 oktober 2022 dat Boeing "moet doorgaan met de installatie van moderne waarschuwingssystemen voor de bemanning op deze vliegtuigen, om het effect van verrassing en verwarring voor piloten tijdens complexe systeemstoringen te beperken". Niets staat "verder van de realiteit van de cockpit" dan het standpunt van de fabrikant over de mogelijkheid van "verwarring" wanneer piloten overstappen van een vliegtuig dat is uitgerust met een "modern waarschuwingssysteem" naar een vliegtuig dat dat niet is.

(...)

Noch de FAA noch **Boeing** hebben commentaar gegeven op deze aankondiging, terwijl de regelgever ook heeft aangekondigd dat de certificering van het grootste vliegtuig met één gangpad van de vliegtuigbouwer "niet voor de volgende zomer" zal plaatsvinden. Boeing heeft **al uitgelegd dat een gemeenschappelijke cockpit voor alle MAX's de voorkeur verdiende met het oog op de vliegveiligheid**, om de kans op verwarring bij het overschakelen van de ene naar de andere versie te verkleinen (de 737-8, 737-8200 en 737-9 zijn gecertificeerd zonder EICAS).

In elk geval zal het standpunt van de vakbond waarschijnlijk niet veel gewicht in de schaal leggen in het debat met het Congres, gezien de commerciële gevolgen die Boeing zou ondervinden als de wet die in 2020 werd aangenomen, na de twee ongelukken met de 737 MAX 8 die 346 slachtoffers eisten bij Lion Air en vervolgens Ethiopian Airlines (en die leidden tot het aan de grond houden van alle MAX-vliegtuigen gedurende 20 maanden), **in zijn huidige vorm zou worden nageleefd**.

In juli dreigde CEO Dave Calhoun het MAX 10-programma te schrappen: "Als je kijkt naar de dingen die we hebben meegemaakt, de schulden die we hebben moeten opbouwen, ons vermogen om te reageren of onze bereidheid om dingen tot een goed einde te brengen, is zelfs een wereld zonder de MAX 10 niet zo bedreigend", zei hij toen. De 737-10 "is een soort van alles of niets. Het is een risico dat ik wil nemen. Als ik het gevecht verlies, verlies ik het gevecht. Een bedreiging die nu vergeten is.

Mijn commentaar: Zoals ik in [mijn brief nr. 868](#) heb aangegeven, doet Boeing er alles aan om het EICAS-waarschuwingssysteem niet in zijn B737 MAX 10 te hoeven installeren.

Boeing benadrukt het gemeenschappelijke aspect. Als EICAS wordt geïnstalleerd op de B737 MAX 10 (en niet op de 737 MAX 8 en 9, die reeds in gebruik zijn), zou de MAX-familie niet homogeen zijn.

Voor de piloten van American Airlines is het risico van het ontbreken van dit nieuwe systeem onaanvaardbaar.

De echte reden ligt elders: de cockpit van de B737 Max is klein en er is geen ruimte om nieuwe apparatuur in te bouwen, tenzij de cockpit volledig opnieuw wordt ontworpen. De kosten zouden onbetaalbaar zijn.

Het is aan het Congres om te beslissen. Is zij van mening dat het risico, dat in 2019 onaanvaardbaar is, in 2023 economisch aanvaardbaar zal zijn?

> Europees Parlement wil normale regels voor gebruik luchthavenslots terugbrengen

(bron Journal de l'Aviation) 7 oktober - Aangezien Eurocontrol verwacht dat het luchtverkeer in oktober tussen 83% en 95% van het niveau van voor de crisis zal bedragen, stelt **het Europees Parlement een geleidelijke terugkeer naar de traditionele regulering van het gebruik van luchthavenslots voor.**

Zij stelt voor dat een luchtvaartmaatschappij vanaf 30 oktober terugkeert naar een bezettingsgraad van 75% van de slots, en vervolgens 80% vanaf het begin van het zomerseizoen 2023.

Zoals ook de Europese Commissie in juli voorstelde, is het Parlement van mening dat in uitzonderlijke gevallen, zoals epidemiologische noodsituaties, natuurrampen of ernstige politieke instabiliteit, van deze regel moet kunnen worden afgeweken.

De nieuwe regels hebben ook tot doel het herstel van de luchtverbindingen tussen de EU en Oekraïne te zijner tijd te regelen - bijvoorbeeld door de invoering van een periode van gerechtvaardigd niet-gebruik van slots gedurende 16 weken na de heropening van het Oekraïense luchtruim.

De Europese Raad moet deze regels nu goedkeuren - maar hij was al vóór de stemming in het Parlement geraadpleegd.

Mijn commentaar: Gezien de prognoses voor het luchtverkeer kunnen de luchtvaartmaatschappijen zich zorgen maken over de naleving van de 80:20-slotverhouding die de Europese Commissie opnieuw wil invoeren om de historische rechten op de luchthavens met slots voor deze winter te behouden.

De Europese Commissie lijkt uitzonderingen toe te staan, aangezien zij het heeft over "gerechtvaardigd niet-gebruik van slots". De exacte definitie is echter onduidelijk, wat een punt van zorg is voor de luchtvaartmaatschappijen.

Dit is het standpunt van de voornaamste belanghebbenden:

- Luchthavens pleiten voor een zo snel mogelijke terugkeer naar de standaardregels omdat ze extra verkeer willen van nieuwe gevestigde maatschappijen zoals Wizz Air;

- De nieuwe gevestigde exploitanten vragen de mogelijkheid om hun "ad hoc exploitatievergunningen" om te zetten in historische rechten;

- De gevestigde exploitanten willen de mogelijkheid behouden om hun netwerk opnieuw op te bouwen wanneer de post-Covid-overname er is, teneinde hun voorrang te behouden, zelfs indien sommige slots enige tijd door andere concurrenten worden gebruikt;

- Niet-Europese luchtvaartmaatschappijen eisen wederkerigheid: Europese luchtvaartmaatschappijen krijgen alleen slots buiten Europa als niet-Europese luchtvaartmaatschappijen Europese slots kunnen behouden.

Beurspersoverzicht

> Europese luchtvaartmaatschappijen dalen door stijgende olieprijsen

(bron Zonebourse) 3 oktober - **De luchtvaartsector lijdt maandag onder de opleving van de olieprijsen en de vrees voor een economische vertraging.**

Rond 12.15 uur noteerde Air France-KLM in Parijs 7,3% lager. Lufthansa daalde met 3,9% in Frankfurt. IAG en easyJet daalden respectievelijk met 2,2% en 4,2% in Londen.

In een op maandagochtend gepubliceerde sectornota **zei HSBC dat het "zeer goede resultaten" verwacht voor de sector in het derde kwartaal, maar verlaagde het zijn prognose voor 2023.** "Het vertrouwen van consumenten en bedrijven daalt zeer snel", aldus de bank, die opmerkte dat een herstel van het verkeer naar Azië en van zakenreizen de vraag zou kunnen ondersteunen. " Wij verwachten dat de vraag naar passagiers zal dalen, maar niet dramatisch, maar dat **de vraag naar vrachtvervoer deze winter snel zal verzwakken.** **Lufthansa en Air France-KLM, die hun vrachtactiviteiten tijdens de gezondheids crisis hebben ontwikkeld en de twee grootste Europese luchtvaartmaatschappijen in deze sector zijn, zullen naar verwachting lijden.**

HSBC wijst ook op de stijgende kosten van vliegtuigbrandstof en de bezorgdheid over de energiezekerheid in Europa deze winter.

De bank **verlaagde haar aanbeveling op Air France-KLM van "buy" naar "hold" en haar koersdoel van €1,60 naar €1,35.**

Lufthansa werd verlaagd van "hold" naar "reduce", met een koersdoel van 4,75 euro in plaats van 6,75 euro.

HSBC daarentegen heeft zijn advies over de Britse onderneming IAG verhoogd

van "houden" naar "kopen" vanwege zijn zwakke aanwezigheid in het vrachtvervoer en zijn blootstelling aan de Noord-Amerikaanse markt.

Mijn commentaar: Afgelopen maandag (3 oktober) zijn de aandelenkoersen van de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen sterk gedaald na de aankondigingen van de OPEC+ olie-exporterende landen.

De daling was van korte duur, want de volgende dag keerden de prijzen terug naar het niveau van de week ervoor.

Opmerking: De OPEC bestaat momenteel uit 13 landen: Algerije, Angola, Congo, Gabon, Equatoriaal-Guinea, Libië, Nigeria, Venezuela, Saudi-Arabië, de Verenigde Arabische Emiraten, Iran, Irak en Koeweit.

In 2016 bundelden de OPEC-leden hun krachten met tien andere producerende landen: Rusland, Mexico, Kazachstan, Azerbeidzjan, Bahrein, Brunei, Maleisië, Oman, Soedan en Zuid-Soedan.

Deze alliantie staat bekend als "OPEC+".

Einde persoverzicht

> [Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM](#)

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 10 oktober op 1,296 euro. Hij daalt deze week licht met -0,31%. Na een daling aan het begin van de week, na de aankondiging door de OPEC+ van een vermindering van de olieproductie, keerde de koers terug naar het niveau van eind vorige week.

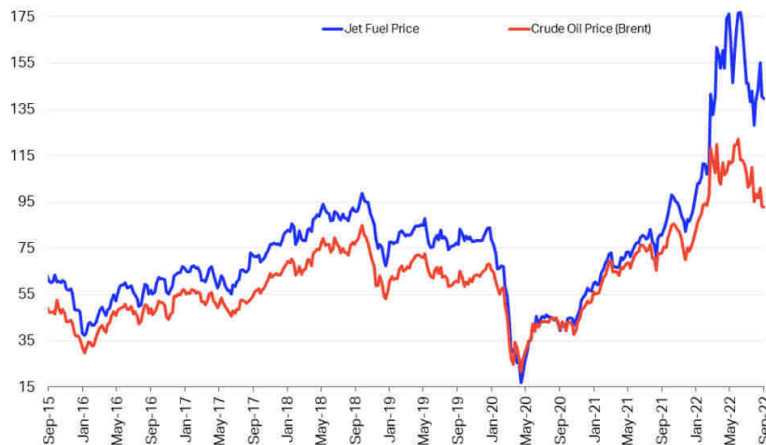
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 1,47 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling 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 Jet Fuel. Dit blijkt heel 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 is deze stijging het gevolg van een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te waarborgen, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan een beleid van één enkele brandstof, waarbij alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren van vliegtuigbrandstof worden voorzien.

Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 7 oktober 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 19.8% at \$155.8/bbl:

| 7 October 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% | 370.89 | 155.77 | 1230.14 | 425.83 | 19.8% | 11.7% | 64.7% |
| Asia & Oceania | 22% | 311.35 | 130.77 | 1033.05 | 373.63 | 14.9% | 0.9% | 40.9% |
| Europe & CIS | 28% | 358.54 | 150.59 | 1188.13 | 405.73 | 22.9% | 5.8% | 59.2% |
| Middle East & Africa | 7% | 325.10 | 136.54 | 1078.09 | 407.75 | 18.9% | 4.0% | 47.9% |
| North America | 39% | 420.12 | 176.45 | 1393.96 | 469.09 | 20.1% | 22.6% | 84.4% |
| Latin & Central America | 4% | 388.10 | 163.00 | 1287.73 | 451.54 | 20.1% | 12.2% | 68.4% |

De kloof tussen de prijs van olie en vliegtuigbrandstof is nog nooit zo groot geweest:

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week sterk gestegen met \$29 tot \$151. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus terugggevallen tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gestegen met \$9 tot \$97. Sinds midden februari jojoet hij tussen \$100 en \$120.

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

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

De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen doen dalen.

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

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

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

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

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

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

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

Mijn commentaar: Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction](#).

Details

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

| François Robardet

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

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

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

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Als u het persoverzicht liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

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

11313 mensen ontvangen dit persoverzicht live