

Vrachtpartnerschap AF-KLM en CMA CGM gaat van start

I Brief van de directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°907, 10 april 2023

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

> Vrachtpartnerschap tussen Air France-KLM en CMA CGM gaat van start

(bron Les Echos) 3 april 2023 - Tien maanden na de aankondiging kan **het strategische partnerschap tussen Air France-KLM en CMA CGM eindelijk van start gaan**. Na maanden van voorbereiding hebben de twee partners eindelijk de nodige reglementaire goedkeuringen gekregen om hun overeenkomst, die voorziet in de bundeling van de vrachtmiddelen van de twee groepen, uit te voeren.

In mei 2022 had het eerste deel van deze alliantie er al toe geleid dat CMA CGM een belang van 9% in Air France-KLM

verwierf, voor ongeveer 400 miljoen euro. Daarmee werd de rederij uit Marseille de grootste particuliere aandeelhouder van Air France-KLM, met een belang dat bijna gelijk is aan dat van de Nederlandse staat (9,3%). Vanaf

aanstaande maandag kunnen **Air France-KLM Martinair Cargo**, de vrachtdivisie van Air France-KLM, en **CMA CGM Air Cargo**, de luchtvrachtdochter van de scheepvaartgroep, **hun aanbod, dat momenteel bestaat uit 12 vrachtvliegtuigen** (zes van Air France en zes van CMA CGM), alsmede de ruimten van 160 langeafstandsvliegtuigen van Air France en KLM, **gezamenlijk exploiteren en op de markt brengen**.

Hierdoor kan het nieuwe duo de titel van nummer één in luchtvracht in Europa opeisen, vóór Lufthansa, en nummer vier wereldwijd in termen van netwerk en

capaciteit, achter het Amerikaanse Fedex, gevolgd door Qatar Airways en UPS. Dit gezamenlijke aanbod zal groeien, met naar verwachting zes extra vliegtuigen van CMA CGM (waaronder vier Airbus A350 F's), die aan de eerste zes zullen worden toegevoegd, en acht orders voor A350 F's van Air France-KLM, die enkele van haar Boeing 777's zullen vervangen.

Naar het voorbeeld van de transatlantische joint ventures van Air France-KLM met Delta zal deze virtuele joint venture niet zo ver gaan dat de twee luchtvaartmaatschappijen fuseren; zij blijven twee afzonderlijke entiteiten. Maar de klanten zullen toegang hebben tot hun volledige aanbod, met name via een gemeenschappelijk onlineplatform, sober genaamd "myCargo", waarmee zij online kunnen reserveren.

Voorlopig **geldt deze overeenkomst echter nog niet voor Noord-Amerika** (evenals voor Turkije, Mauritius en Rusland), omdat de twee partners uiteraard nog geen groen licht hebben van de Amerikaanse autoriteiten. Maar op middellange termijn zal deze joint venture in cargo waarschijnlijk ook de andere strategische partners van Air France-KLM verwelkomen: Delta Airlines en China Eastern.

Mijn commentaar: In dit partnerschap brengt Air France-KLM zijn knowhow in luchtvracht in, CMA CGM zijn financiële kracht.

> **Nederlandse rechter verwerpt plan om vluchten op Schiphol in 2023-2024 aan banden te leggen**

(Reuters bron) 5 april 2023 - **Een Nederlandse rechtbank heeft woensdag een regeringsplan verworpen om het aantal vluchten op de Amsterdamse luchthaven Schiphol te beperken tot 460.000 in 2023-2024**, een overwinning voor KLM en andere luchtvaartmaatschappijen die de zaak voor de rechter hadden gebracht.

De regering kondigde het plafond in februari aan en noemde het een tijdelijke oplossing om de geluidsoverlast te verminderen en andere milieuproblemen aan te pakken.

Vorige maand daagden de luchtvaartmaatschappijen de regering voor de rechter vanwege de plannen. Ze zeiden dat de bezuinigingen hen, de Nederlandse economie en de reizigers zouden schaden en dat haalbare alternatieven niet waren overwogen.

Ze zeiden ook dat de plannen van de regering om het aantal vluchten tussen november 2023 en oktober 2024 te beperken tot 460.000 niet goed waren overwogen en dat ze al investeringen hadden gedaan op basis van een in 2015 overeengekomen plafond van 500.000 vluchten.

In een voorlopige uitspraak **zegt de rechtbank Noord-Holland dat de regering "niet de juiste procedure" heeft gevolgd bij het besluit om de limiet op te leggen.**

"De Staat moet alle belanghebbenden raadplegen en een vermindering van het aantal vliegbewegingen is alleen toegestaan als duidelijk is dat andere

maatregelen om de geluidsoverlast te beperken niet voldoende zijn."

KLM antwoordde dat zij tevreden was met het besluit en dat zij van mening was dat het geluid en andere soorten vervuiling op andere manieren konden worden verminderd.

Het ministerie van Verkeer (...) was niet onmiddellijk bereikbaar voor commentaar.
(...)

***Mijn commentaar:** Het resultaat was te verwachten. Het was duidelijk dat de Nederlandse staat zich niet aan de Europese richtlijnen had gehouden. Zoals de rechter aangaf, en zoals de luchtvaartmaatschappijen die van Schiphol gebruik maken tevergeefs hadden geëist:*

"De Staat moet alle belanghebbenden raadplegen en een vermindering van het aantal vliegbewegingen is alleen toegestaan als duidelijk is dat andere maatregelen om de geluidsoverlast te verminderen niet voldoende zijn.

De bal ligt nu bij de Nederlandse regering. Zij moet met de luchtvaartmaatschappijen bespreken hoeveel zij kunnen bijdragen aan het terugdringen van de geluidsoverlast en het beperken van de CO2-uitstoot rond Schiphol.

> **Amsterdam Airport neemt grote gok op verkeersafname**

(bron Les Echos) 4 april 2023 - **Amsterdam Airport Schiphol kiest voor krimp.** Na het omstreden besluit van de Nederlandse regering om het verkeer te beperken tot 440.000 vluchten per jaar, **kondigde** de vorig jaar november aangestelde **CEO van Schiphol Group dinsdag drie besluiten aan** die elke hoop op verkeersgroei bij de KLM-hub moeten wegnemen.

De eerste maatregel, die al door de regering was aangekondigd, **is de invoering van een avondklok**, uiterlijk in 2025. Het opstijgen wordt verboden van middernacht tot 6.00 uur en vliegtuigen mogen van middernacht tot 5.00 uur niet meer landen in Amsterdam. Volgens de luchthavendirectie betekent **dit 10.000 minder nachtvluchten per jaar.**

Een ander besluit om het verkeer te verminderen is het **afzien van het uitbreidingsproject, dat de aanleg van een extra landingsbaan inhield.** De grond, die daarvoor was gereserveerd, komt vrij. Dit zal de bewonersverenigingen, die de afgelopen jaren juridische stappen hebben ondernomen tegen de uitbreidingsprojecten van Schiphol, tevreden stellen.

Tot slot komt er een verbod op privévliegtoegen en kleine zakenvliegtuigen.

Alleen medische en overheidsvluchten worden toegestaan. "Ongeveer 30-50% van deze privéjetvluchten gaan naar vakantiebestemmingen zoals Ibiza, Cannes en Innsbruck", aldus de verklaring van de luchthaven, die haar besluit rechtvaardigt met

de onevenredige hoeveelheid geluidsoverlast en CO2-uitstoot per passagier die privéjets produceren.

Op zich zijn **deze maatregelen niet ongebruikelijk**. Verscheidene grote Europese luchthavens, zoals de luchthavens van Orly en Frankfurt, hebben al lang een avondklok ingesteld.

Ook het weren van privévliegtoegen uit een belangrijke internationale hub die al verzadigd is, zoals Amsterdam, is geen uitzondering. In Parijs en Londen zijn particuliere vluchten verbannen naar gespecialiseerde luchthavens zoals Le Bourget.

In Amsterdam zal het verbod op particuliere vliegtuigen naar verwachting leiden tot de annulering van ongeveer 6000 vluchten, waardoor enkele slots vrijkomen voor vracht- of langeafstandsvluchten. **De combinatie van deze maatregelen en de autoritaire verkeersbeperkingen vormt echter een ernstige bedreiging voor de toekomst van KLM en haar vermogen om haar investeringen te financieren.**

Terwijl de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen weer groeiden en in 2022 recordwinsten boekten, zag de Nederlandse maatschappij haar rekeningen in het vierde kwartaal in het rood gaan. Dit kwam vooral doordat de luchthaven van Amsterdam het herstel van het verkeer niet aankon. Sommige Nederlandse klanten hebben Schiphol al de rug toegekeerd om naar Brussel, Parijs of Frankfurt te vliegen.

Mijn commentaar: Ik ben opnieuw verbaasd dat de luchthaven eenzijdig voorstellen doet die aanzienlijke gevolgen zullen hebben voor de luchtvaartmaatschappijen, zonder de sector bij het proces te betrekken.

De uitspraak van de rechter die het plan van de Nederlandse regering om het aantal vluchten op Schiphol te verminderen ongeldig maakte (zie vorig artikel), maakte echter duidelijk dat er vooraf overleg moet plaatsvinden.

Zal de wet opnieuw moeten worden toegepast?

> **Transavia test real-time waarschuwingen om brandstofverbruik te verminderen**

(bron La Tribune) 4 april 2023 - Het vliegtuig is net geland. Een piloot ontvangt een waarschuwing. Alles is in orde om zijn vliegtuig naar zijn parkeerplaats te taxiën met slechts één motor. De manoeuvre zal hem ook toelaten brandstof te besparen. Dit scenario is geen science fiction. Het bedrijf OpenAirlines uit Toulouse wil vanaf dit jaar het versturen van waarschuwingen in real time naar piloten testen om procedures in te voeren die de ecologische voetafdruk van vliegtuigen verder zullen verminderen.

Als pionier op het gebied van eco-piloting voor vliegtuigen heeft OpenAirlines tien jaar geleden een softwareprogramma gelanceerd met de ambitie om bij

elke vlucht 2 tot 5% brandstof te besparen, met een aanzienlijke vermindering van de CO₂-uitstoot als gevolg. Het werkt op een eenvoudige manier: na elke vlucht halen de luchtvaartmaatschappijen een geheugenkaart op aan de achterkant van het vliegtuig waarop alle vluchtgegevens worden geregistreerd. De piloot heeft toegang tot een 3D-kaart van de route: de route is blauw als de piloot zijn rit onder de knie heeft en wordt rood als er een fout is gemaakt. De luchtvaartmaatschappijen hebben toegang tot een andere interface met meer globale gegevens over het gedrag van alle piloten en aanwijzingen over de oorzaken van brandstofverlies: te harde landing, omleidingen tijdens de reis, enz.

De oplossing heeft al een vijftigtal luchtvaartmaatschappijen voor zich gewonnen, waaronder Air France, EasyJet, Fly Dubai, Norwegian, Cebu Pacific en Atlas Air. In 2022 bespaarden alle klanten van Openairlines meer dan 326.000 ton brandstof, goed voor 365 miljoen dollar, en een miljoen ton CO₂.

De KMO uit Toulouse wil nu verder gaan en piloten real-time waarschuwingen sturen. Tegen de herfst wil Openairlines deze oplossing testen met twee luchtvaartmaatschappijen: Transavia en Philippines Airlines.

De lagekostenmaatschappij van Air France-KLM is al lang klant van OpenAirlines en gebruikt haar software voor eco-piloting al tien jaar. "Met deze oplossing kunnen we de efficiëntie van onze procedures controleren en piloten bewust maken van goede praktijken. **Door bijvoorbeeld te versnellen bij het opstijgen vanaf 1.500 voet in plaats van 3.000 voet, besparen we ongeveer 20 kilo op een Boeing 737 voor de middellange afstand.** We hebben de toepassing van deze procedure kunnen verhogen van 50% naar 90%, gewoon door de toegang tot informatie over deze procedure te vergemakkelijken," merkte Emmanuel Cachia, piloot en voormalig directeur vluchtoperaties bij Transavia, op in de marge van een vergadering van een dertigtal OpenAirlines-klanten op 20 maart in Toulouse.

De experimenten met real time alerts zouden met name kunnen worden uitgevoerd om taxiën met slechts één motor in te stellen.

"De groep Air France-KLM heeft sterke verbintenissen aangegaan om zijn koolstofvoetafdruk de komende jaren te verminderen, maar dit zal nooit ten koste gaan van de vliegveiligheid. En **om met één motor te kunnen taxiën, moet aan een hele reeks voorwaarden worden voldaan:** de grond mag niet nat zijn of de taxibanen (parkeerplaatsen voor vliegtuigen) mogen niet op een helling liggen... Dit is des te belangrijker omdat piloten niet noodzakelijk het hele terrein kennen wanneer zij voor het eerst landen. **Het doel van de real-time software is om de piloten gerust te stellen en hen te laten zien dat we alles hebben bestudeerd en dat alles in orde is voor deze eenmotorige taxiprocedure**", voegt Emmanuel Cachia eraan toe. **"Een piloot moet voortdurend op verschillende luchthavens landen en in sommige gevallen is de beslissingsboom niet gemakkelijk te implementeren.** In geval van twijfel zal de piloot standaard een procedure niet uitvoeren. **De software is er om de piloot te vertellen dat het veilig is en dat hij**

zijn gang kan gaan", zegt Alexandre Feray, die OpenAirlines heeft opgericht nadat hij als voormalig IT-manager verantwoordelijk was voor vluchtoperaties bij Air France.

In 2022 boekte OpenAirlines een omzetgroei van 60% tot 6,6 miljoen euro. **De KMO met 70 werknemers voorspelt voor dit jaar een verdere sprong naar 8,5 miljoen euro, met een personeelsbestand van meer dan 100 personen.** Na een inzinking tijdens Covid wordt OpenAirlines gestimuleerd door het herstel van het verkeer en de toegenomen bezorgdheid over het milieu bij de spelers in de luchtvaart wereldwijd.

"In Europa is luchtvaartbash een echt probleem. Maar zelfs **in ontwikkelingslanden in Azië zien we een sterke vraag naar ecopilot-oplossingen.** We hebben een bedrijf in de Filippijnen en Korean Air in Korea gecontracteerd. **In deze landen is er geen milieudruk of debat over het beperken van vluchten, maar er is wel een groeiend milieubewustzijn bij zowel de bevolking als de politici,** en we hebben het gevoel dat de maatschappijen op dit gebied niet achterblijven," besluit Alexandre Feray.

***Mijn commentaar:** De Air France groep is al lang een van de belangrijkste klanten van OpenAirlines en gebruikt Transavia om zijn innovaties te testen alvorens ze bij Air France in te voeren.*

OpenAirlines mag dan een klein bedrijf zijn, het loopt voorop bij de ontwikkeling van technische oplossingen waarmee luchtvaartmaatschappijen hun brandstofverbruik en dus hun CO2-uitstoot kunnen verminderen.

> **UK halveert belasting op binnenlandse vluchten**

(bron Les Echos) 6 april 2023 - Het was geen aprilgrap, maar een beslissing die tegen de Europese trend inging. Op 1 april heeft **het Verenigd Koninkrijk de Air Passenger Duty (APD) op binnenlandse vluchten gehalveerd om het luchtverkeer op binnenlandse routes te stimuleren.** De APD, die sinds 1994 geldt voor alle vluchten die vanuit het VK vertrekken en waarvan het bedrag varieert naar gelang van de lengte van de reis, is verlaagd van 13 pond naar 6,5 pond per traject (7,5 euro), of 13 pond voor een retourvlucht (15 euro), in plaats van 26 pond. (...)

Deze maatregel maakt deel uit van een reeks belastingverlagingen die bedoeld zijn om de Britse economie te stimuleren. En **voor het luchtvervoer lieten de eerste effecten niet lang op zich wachten. Op dezelfde dag kondigde Ryanair de lancering aan van negen nieuwe binnenlandse routes in het Verenigd Koninkrijk,** tegenover één eerder, terwijl EasyJet drie nieuwe routes aankondigde, evenals een verhoging van 36% van zijn zomeraanbod ten opzichte van de zomer van 2019.

British Airways, Aer Lingus en Logan Air kondigden ook dubbelcijferige capaciteitsverhogingen aan voor deze zomer. **Volgens OAG zal het vliegverkeer op het Britse binnenlandse netwerk deze zomer verdubbelen tot 16,2 miljoen stoelen in vergelijking met de zomer van 2019.** Dit is al een grote ommekeer na

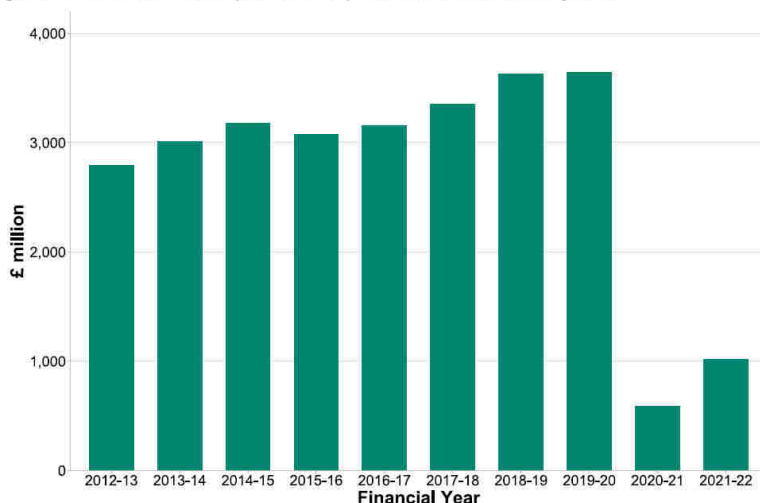
decennia van gestage daling van het binnenlands verkeer, zoals onlangs nog bleek uit het faillissement van Flybe in januari.

Dit besluit valt uiteraard niet bij iedereen in goede aarde. **Verskillende milieuorganisaties die** voorstander zijn van een vermindering van het vliegverkeer, **beschuldigden de regering er onmiddellijk van het vliegverkeer te bevoordelen boven het spoor.** Dit argument werd gemakkelijk verworpen door de **luchtvaartmaatschappijen, die erop wezen dat de meeste van hun binnenlandse routes niet rechtstreeks door spoorwegmaatschappijen worden bediend.**

Bovendien heeft **de Britse trein een reputatie, die over het algemeen welverdiend is, als duur,** vaak in staking en archaïsch, **met een hoog aandeel diesellocomotieven waarvan de CO₂- en fijnstofuitstoot vergelijkbaar is met die van auto's.** Aan de andere kant is het VK een pionier in het helpen koolstofvrij maken van regionaal luchtvervoer, met het voorbeeld van ZeroAvia en zijn prototype vliegtuig op waterstofcellen.

De maatregel van de regering heeft echter ook een andere kant die de luchtvaartmaatschappijen verontrust. De verlaging van de ODA op binnenlandse vluchten wordt in de overheidsbegroting meer dan gecompenseerd door een verhoging van dezelfde belasting op langeafstandsvluchten van meer dan 5.500 mijl (8.851 km), van 82 pond per vlucht in de economy class tot 91 pond (104 euro) en tot 607 pond (694 euro) in de eerste klas. Aangezien veel mensen in het VK familie op andere continenten hebben, is deze verhoging niet onopgemerkt gebleven en zal zij sommige klanten waarschijnlijk aanmoedigen om langeafstandsvluchten vanuit Europa te maken.

Figure 1: Total APD receipts for the previous 10 financial years



Mijn commentaar: De totale inkomsten van de Air Passenger Duty (APD) geïnd door de Britse regering werden voor het jaar 2022-2023 geraamd op 3,5 miljard pond (4 miljard euro), bijna het maximum van de afgelopen tien jaar (zie grafiek hierboven).

Deze belasting, die tot doel heeft het klimaatteffect van het luchtvervoer te beperken, is bij mijn weten qua omvang ongeëvenaard in Europa.

Zal de maatregel (verlaging van de belasting op binnenlandse vluchten en verhoging op langere vluchten) die vanaf 1 april van kracht wordt, gevolgen hebben voor het gedrag van de Britse reizigers?

De Britse luchtvaartmaatschappijen zijn begonnen te reageren: zij verhogen hun zomerdienstregeling voor binnenlandse vluchten, terwijl zij hun langeafstandsdienstregeling blijven uitbreiden.

> Lufthansa verkoopt haar cateringdochter LSG

(bron AFP) 5 april 2023 - Europa's grootste luchtvaartgroep **Lufthansa heeft woensdag aangekondigd dat het zijn tankdochter LSG, waar 19.000 mensen werken, zal verkopen aan een Duitse investeringsmaatschappij in een poging om zich verder te concentreren op zijn luchtvaartactiviteiten.**

"De verkoop van het cateringsegment maakt deel uit van de strategie van de Lufthansa-groep om zich meer te concentreren op haar luchtvaartactiviteiten", aldus de groep in een verklaring, zonder de waarde van de transactie te specificeren. Deskundigen die door het Duitse zakenblad Handelsblatt werden geïnterviewd, schatten de waarde van de dochteronderneming op 500 miljoen tot een miljard dollar.

Lufthansa, dat tijdens de pandemie door de Duitse staat van een faillissement werd gered, maakt een herstructureringsfase door om geld te besparen. **De maatschappij had in 2019 al een eerste deel van de LSG-groep verkocht aan de Zwitserse Gategroup, met name de Europese tak van haar cateringactiviteiten, die een derde van de totale omzet van de dochteronderneming vertegenwoordigde en 7.500 werknemers had.**

Hierdoor bleven de niet-Europese cateringactiviteiten en de detailhandel aan boord over. De transactie zal naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar worden afgerond, aldus de groep.

Mijn commentaar: Door haar volledige tankactiviteiten te verkopen geeft Lufthansa zichzelf flexibiliteit.

De Duitse maatschappij zal haar aanbod aan boord kunnen verminderen zonder zich zorgen te hoeven maken over de sociale gevolgen binnen haar toekomstige ex-dochteronderneming.

> Honeywell Connected Maintenance analytics omvat Lufthansa

Technik's Aviatar

(bron: Journal de l'Aviation) 27 maart 2023 - **Lufthansa Technik maakt bekend dat Honeywell Connected Maintenance analytics nu volledig is geïntegreerd in haar Aviatar-platform.**

Dankzij deze overeenkomst kunnen de luchtvaartmaatschappijen die klant zijn van Aviatar hun technische operaties verbeteren en de onderhoudskosten, technische vertragingen en annuleringen van vluchten terugdringen. Met deze verbeterde samenwerking **creëren Lufthansa Technik en Honeywell in feite een uitgebreid pakket oplossingen voor voorspellende analyses**, "waarbij analyses van wereldklasse worden geïntegreerd in een compleet productaanbod voor veel verschillende ATA-hoofdstukken en vliegtuigtypen", aldus Nikolaus Koerner, Senior Director Commercial Steering, Digital Fleet Services bij Lufthansa Technik. De Predictive Health Analytics-oplossing van Aviatar zal meer dan 100 indicatoren bevatten voor veel verschillende typen Airbus- en Boeing-vliegtuigen (...)

Mijn commentaar: De belangrijkste spelers op het gebied van luchtvaartonderhoud hebben oplossingen voor voorspellend onderhoud ontwikkeld.

Met predictief onderhoud kan worden geanticipeerd op storingen en kunnen de onderhoudskosten en de stilstandtijd van het vliegtuig aanzienlijk worden vermindert.

Het verzamelt gegevens van talrijke in het vliegtuig geïnstalleerde sensoren (in real time via satellietverbindingen of zodra het vliegtuig aan de grond staat) en analyseert deze vervolgens met voorspellende algoritmen.

Lufthansa Technik staat niet alleen op deze markt.

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance heeft zijn eigen in-house voorspellende onderhoudstool ontwikkeld, Prognos, die in 2016 is gelanceerd.

Aan de kant van de fabrikanten heeft Embraer een dienstendochter opgericht, net als Boeing met Boeing Global Services eind 2016.

Airbus ten slotte lanceerde in juni 2017 Skywise, zijn digitale platform voor voorspellend onderhoud.

Deze voorspellende onderhoudsdiensten met hoge toegevoegde waarde zijn cruciaal voor de ontwikkeling van luchtvaartonderhoudsbedrijven.

> Icelandair kiest de Airbus A321XLR om zijn Boeing 757's te vervangen

(bron Air & Cosmos) 7 april 2023 - **Airbus heeft zojuist een nieuwe klant binnengehaald voor zijn Airbus A321XLR. Icelandair heeft** een memorandum van overeenstemming getekend met de Europese fabrikant voor de aankoop van 13 vaste toestellen plus optierechten op 12 extra toestellen. Met dit aanstaande contract en de Airbus A321XLR's die deel uitmaken van de grote partij A320neo Family-vliegtuigen die onlangs door Air India zijn besteld, is **het langeafstandsvliegtuig met één gangpad niet meer ver verwijderd van de grens van 600 verkochte toestellen** sinds het programma in juni 2019 officieel van start ging.

Een teken van de marktvraag is dat **Icelandair zijn eerste Airbus A321XLR's pas vanaf 2029 in ontvangst kan nemen.** In de tussentijd zal de luchtvaartmaatschappij vanaf 2025 Airbus A321LR's leasen, die een korter bereik hebben (7.400 km tegenover 8.700 km voor de A321XLR) maar niettemin aangepast zijn aan het netwerk van Icelandair. Er worden vier A321LR's verwacht en andere zouden kunnen volgen om de A321XLR's te vervoegen. Beide **toestellen zullen de Boeing 757's van de maatschappij vervangen.**

Icelandair kiest voor een capaciteit van ongeveer 190 stoelen voor haar toekomstige A321LR en A321XLR. Ter vergelijking: haar Boeing 757-200's kunnen 183 passagiers vervoeren, terwijl de capaciteit van haar Boeing 738 MAX 8 en MAX 9 respectievelijk 160 en 178 zitplaatsen bedraagt. Naast hun bereik, waardoor Icelandair kan overwegen om meer te doen dan alleen New York en Boston, dat wil zeggen de mogelijkheid om de westkust van de Verenigde Staten te bedienen, maar ook meer bestemmingen in Europa, voegen de A321LR en A321XLR toe aan de reeks capaciteiten van de luchtvaartmaatschappij en geven het extra flexibiliteit in het licht van veranderingen in de markt.

***Mijn commentaar:** Boeing is momenteel niet in staat een langeafstandsvliegtuig met één gangpad en 200 zitplaatsen aan te bieden om zijn B757's te vervangen. Alleen de B737 MAX 10 zou kunnen concurreren met Airbus, maar zijn korte bereik (6.100 km) is een grote handicap.*

Dit laat het veld open voor Airbus met zijn A321LR en A321XLR.

Terwijl de A321LR klaar lijkt voor succes, zal de A321XLR het moeilijker krijgen. De A321XLR zal zeker een groter bereik hebben dan de A321LR, maar in ruil daarvoor zal hij minder passagiers vervoeren. Het zal daarom moeilijker zijn om hem winstgevend te maken.

> **Ryanair en Wizz Air hebben nog nooit zoveel vervuild**

(bron La Libre) 7 april 2023 - De uitstoot van Ryanair en Wizz Air overtrof vorig jaar die van 2019, volgens een analyse van gegevens uit de luchtvaartindustrie door de NGO Transport & Environment (T&E).

Ryanair was vorig jaar opnieuw de meest vervuilende luchtvaartmaatschappij van Europa, met een uitstoot van 13,3 miljoen ton CO2, tegenover 10,53 miljoen in 2019. De vloot van de Ierse lagekostenmaatschappij behoort tot de modernste en zuinigste ter wereld. Maar het volume van de vliegtuigen en vluchten is zodanig dat Ryanair verreweg de meest vervuilende luchtvaartmaatschappij van het oude continent is.

De Ierse maatschappij is een van de grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld geworden in termen van vervoerde passagiers.

Een andere lagekostenmaatschappij, **Wizz Air, de achtste meest vervuilende Europese luchtvaartmaatschappij, stootte 3,7 miljoen ton CO2 uit. Ook dit is een record voor de Hongaarse maatschappij. "Dit snelle herstel staat haaks op de beloften van luchtvaartmaatschappijen om zich na de pandemie beter te herpakken", aldus T&E.** Langeafstandsluchtvaartmaatschappijen moeten ondertussen nog terugkeren naar het activiteitsniveau van vóór de pandemie, deels als gevolg van strengere vliegbeperkingen op niet-Europese routes.

Lufthansa en Air France stootten respectievelijk 8,7 en 8,1 miljoen ton CO2 uit. Lufthansa zit terug op 67% van haar uitstoot in 2019 en Air France op 84%.

"Het is duidelijk dat de sector er niet op vooruit is gegaan", zegt Roman Mauroschat, hoofd luchtvaartbeleid bij T&E. Het idee van een groen herstel tijdens de pandemie was misleidend. Luchtvaartmaatschappijen moeten zich herpakken en meer investeren in groene brandstoffen en schone vliegtuigen.

"

Volgens de ngo betaalden langeafstandsluchtvaartmaatschappijen als Air France en Lufthansa in 2022 zeer weinig voor hun vervuiling, wanneer rekening wordt gehouden met hun totale uitstoot. Air France betaalde volgens de analyse van T&E gemiddeld 7 euro per ton koolstof in 2022 voor haar vluchten wereldwijd.

Volgens de Europese "vrijstellingsregels" voor de koolstofmarkt moeten kortereafstandsluchtvaartmaatschappijen "veel meer" betalen voor hun uitstoot.

Ryanair betaalde gemiddeld 44 euro per ton koolstof.

"Geen van deze prijzen is voldoende om het groeiende probleem van de luchtvaartemissies op te lossen en aan de behoeften van de planeet te voldoen", aldus T&E.

Gemiddeld betaalden luchtvaartmaatschappijen in 2022 €4 per passagier voor CO2-uitstoot op een vlucht Parijs-Berlijn. "Maar voor een vlucht Parijs-New York betaalden ze geen cent. Als de koolstofmarkt zou worden uitgebreid tot alle uitgaande vluchten, berekende T&E dat Air France 26 euro per passagier meer zou betalen voor zijn koolstofvoetafdruk. "Luchtvaartmaatschappijen stoten grote hoeveelheden CO2 uit zonder de juiste prijs voor hun vervuiling te betalen", concludeert Roman Mauroschat

. Ook al zullen nieuwe regels de gratis rechten tegen 2026 afschaffen, de

koolstofmarkt is nog steeds niet opgewassen tegen de uitdaging en slaagt er niet in het grootste deel van de emissies aan te pakken."

Opmerking: "Op het moment van de analyse (06/04/2023) had Air France zijn emissies uit de EU/Zwitserland nog niet ingevoerd in het EU-ETS-register. Daarom werden alle uitgaande emissies geschat aan de hand van gegevens van de lijnvluchten van de luchtvaartmaatschappij", aldus de ngo."

Mijn commentaar: Tijdens het werk dat ik met het OMNES-team deed om een observatorium voor duurzame luchtvaart te creëren, had ik de gelegenheid om uit te wisselen met de NGO Transport & Environment. Ik ontmoette serieuze mensen met wie het mogelijk is om uit te wisselen, ook al hadden we verschillende standpunten.

In het bovenstaande artikel moet dan ook rekening worden gehouden met de opmerkingen van deze NGO.

Ik maak echter twee opmerkingen.

De eerste is het gebrek aan vergelijking tussen Ryanair en Air France. Terwijl Ryanair zijn totale CO2-uitstoot gestaag heeft verhoogd, wordt er geen melding gemaakt van het feit dat Air France zijn CO2-uitstoot sinds 2005 gestaag heeft verminderd.

Verder merk ik op dat er geen cijfers zijn over de emissies van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen, die verreweg de grootste CO2-uitstoters zijn en die snel toenemen.

Bonus artikel

> Hoe de regering de bal liet vallen over de pensioenen in het luchtvervoer om sociale vrede te garanderen

(bron Les Echos) 4 april 2023 - **Vergeleken met andere sectoren heeft de luchtvaartsector de turbulentie van de pensioenhervorming vrij goed doorstaan.** Hoewel enkele minderheidsvakbonden die aangesloten zijn bij de grote vakbonden, zoals de Usac-CGT onder de luchtverkeersleiders, de ene na de andere opzegging hebben gedaan, zijn de verstoringen beperkt gebleven: nauwelijks meer dan 20% van de vluchten is geannuleerd, voornamelijk op de luchthavens van Orly, Marseille, Toulouse en Bordeaux.

De machtigste vakbonden van de sector - de SNPL voor de piloten en de SNCTA voor de luchtverkeersleiders - hebben de stakingsbevelen van de grote vakbonden niet opgevolgd. Niet omdat zij niet bezorgd zijn over het uitstel van de pensionering tot 64 jaar. Maar **omdat hun vertegenwoordigers discreet, soms ruim voor de hervorming, garanties van de regering hadden gekregen over de**

handhaving van hun verschillende statuten.

Deze vertrouwelijke onderhandelingen tussen de regering en de belangrijkste spelers in de luchtvaartsector zijn **nog niet volledig afgerond**. Maar volgens onze informatie heeft **de regering zich er tegenover de federatie van luchtvaartmaatschappijen (FNAM) reeds toe verbonden hen de nodige financiële steun te betalen om de bepalingen van het vervoerswetboek, dat het einde van de activiteit vaststelt op 60 jaar voor piloten en 55 jaar voor stewards, te handhaven.**

Piloten en, meer nog, cabinepersoneel bevinden zich in een bijzondere situatie. Zoals alle werknemers in de particuliere sector vallen zij onder het algemene stelsel en kunnen zij dus niet vóór de wettelijke leeftijd van een volledig pensioen genieten. Dat wil zeggen vandaag 62 en morgen 64 jaar. De vervoerswet voorziet echter in een stopzetting van de activiteit vanaf de leeftijd van 60 jaar voor piloten en 55 jaar voor cabinepersoneel, tenzij de werknemer anders verzoekt en op voorwaarde dat hij een medisch geschiktheidsattest kan voorleggen, om de zes maanden in het geval van piloten.

In geval van stopzetting van de activiteit of verlies van de licentie vóór de volledige pensionering, is het dus aan het CRPN, het aanvullend fonds voor vliegend personeel, gefinancierd door het vliegend personeel en hun werkgevers, om de pensioenaanvulling tot de wettelijke leeftijd te verstrekken. Dat is tot nu toe gelukt, dankzij een voldoende jonge populatie zeevarenden en een goed beheer. Maar hoe langer de tijd tussen het einde van het beroepsleven en de leeftijd van volledig pensioen, hoe hoger de kosten voor het CRPN. Daarom zijn de vakbonden van vliegtuigbemanningen en hun werkgevers, de luchtvaartmaatschappijen, vastbesloten om van de staat ten minste een gedeeltelijke dekking te verkrijgen van de extra kosten die voortvloeien uit het uitstel van de pensionering van 62 tot 64 jaar.

De enige opmerkelijke verandering is dat Air France het interne systeem heeft afgeschaft dat haar stewardessen aanmoedigde om vóór de leeftijd van 56 jaar met pensioen te gaan, om te voldoen aan de nieuwe prioriteit van de regering om "senioren" in dienst te houden. Dit was een van de redenen waarom de meeste stewardessen stoppen met vliegen op 55 jaar, terwijl de effectieve gemiddelde pensioenleeftijd voor piloten 62,5 jaar is.

Wat de luchtverkeersleiders betreft, die ambtenaren zijn, heeft de staat zich er opnieuw toe verbonden de pensioenleeftijd op 59 jaar te handhaven, "rekening houdend met de medische en cognitieve vereisten in verband met de uitgevoerde opdrachten", alsook met de classificatie "actieve categorie", die het recht op vervroegde pensionering rechtvaardigt in geval van hardheid. De enige concessie: de pensioengerechtigde leeftijd voor degenen die 17 dienstjaren hebben volbracht, zal geleidelijk stijgen van 52 naar 54 jaar.

De staat heeft ook het behoud gegarandeerd van de verschillende voordelen die de

luchtverkeersleiders in staat stellen tegen het volle tarief met pensioen te gaan, ook al hebben zij minder dan de vereiste 43 jaar bijgedragen, zoals de "bonus van een vijfde", die oorspronkelijk voor militairen was bedoeld en waarmee zij om de vijf jaar een extra premiejaar kunnen genieten (tot een maximum van vijf vrije jaren). Of de "tijdelijke individuele aanvulling" (CIT), gecreëerd in 2015, die tot 16 gratis kwartalen toekent aan luchtverkeersleiders die op 59-jarige leeftijd het vereiste aantal kwartalen nog niet hebben bereikt.

Dit verklaart waarom de pensioenhervorming niet heeft geleid tot een massale mobilisatie bij het boordpersoneel, zoals bij de luchtverkeersleiders. Temeer daar deze laatsten reeds zijn overgegaan tot de volgende stap. Namelijk de onderhandelingen over het volgende DGAC-protocol, met als centrale eis een verhoging van het vervangingspercentage, om het verschil tussen het laatste salaris (ongeveer 8000 euro, inclusief bonussen, aan het einde van de loopbaan) en het ouderdomspensioen, dat in de orde van 40 tot 50% ligt, te verkleinen.

Mijn opmerking: *Wat de pensioenleeftijd van luchtverkeersleiders betreft, is bij de vaststelling van de nieuwe regels rekening gehouden met de zwaarte van hun activiteit.*

Deze aanpak (rekening houden met de zwaarte om de nieuwe regels vast te stellen) was een van de eisen van de vakbonden voor alle werknemers die door de pensioenhervorming worden getroffen.

Volgens het APNA-overzicht van deze week is de gemiddelde effectieve pensioenleeftijd 62,4 jaar voor Franse piloten en 56 jaar voor cabinepersoneel als gevolg van een systeem van overbruggingspremies bij Air France (een systeem dat evolueert naar een afvlakking van het pensioen).

De overbruggingspremie van het CRPN compenseert het ontbreken van een pensioen uit het algemene stelsel tot de pensioengerechtigde leeftijd, die dus 64 jaar zal bedragen na de uitvoering van de hervorming. Het is de verhoging van de overbruggingsuitkering (als gevolg van de hervorming) die moet worden gecompenseerd.

Er zij op gewezen dat uit de statistieken van het CRPN blijkt dat de levensverwachting van Franse vliegtuigbemanningen op 60-jarige leeftijd 4 jaar hoger ligt dan het nationale gemiddelde (91 jaar voor vrouwen en 87 jaar voor mannen).

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar



De gebeurtenis die het grootste effect had op de aandelenkoers in het afgelopen jaar was de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro in juni. Deze middelen werden gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De opheffing van de beperkingen inzake staatssteun, de goede resultaten van 2022 en de geleidelijke verbetering van de balans van het bedrijf werden door de analisten toegejuicht.

Geen nieuwe opmerkingen

> Koersverloop Air France-KLM aandeel

Geen handel op vrijdag 7 april of maandag 10 april.

Het aandeel Air France-KLM sloot op donderdag 6 april op 1,596 euro. Het daalt deze week met -3,68%.

Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands waardering van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,85 euro (het was 1,55 euro begin februari). Het hoogste koersdoel is 2,40 euro, het laagste 1,10 euro. Ik hou alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$1 gestegen tot \$107. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent (Noordzee) olie is deze week stabiel op \$85. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productievermindering vervaagt.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt ze tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert Jet Fuel nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts \$32 per vat.** In 2022, bij het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Geen nieuwe opmerkingen

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 vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit 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 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

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.

U kunt mij vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.437 mensen ontvangen dit persoverzicht live