

Crash Rio-Parijs: de openbare aanklager gaat in beroep

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°910, 1 mei 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

> Crash Rio-Parijs: Openbaar Ministerie gaat in beroep tegen vrijspraak Air France en Airbus

(bron Les Echos) 27 april 2023 - Een nieuwe gerechtelijke wending in de **zaak van de crash van vlucht AF 447** tussen Rio en Parijs op 1 juni 2009. **Het parket van Parijs is donderdag in beroep gegaan tegen de vrijspraak die de Parijse strafrechter op 17 april had uitgesproken tegen Air France en Airbus.**

De luchtvaartmaatschappij en de Europese vliegtuigbouwer werden vervolgd voor onvrijwillige doodslag bij de crash, die 228 levens eiste. Het strafhof van Parijs heeft hen vrijgesproken van de strafrechtelijke aanklacht. "Op 26 april 2023 heeft het parket van Parijs beroep aangetekend tegen dit vonnis", aldus het parket donderdag in een verklaring. "Hij is dus van plan, gezien de verschillende beslissingen die in de loop van deze procedure zijn genomen, de zaak voor te leggen aan een tweede niveau van rechtspraak, waarbij de rechtsmiddelen waarin de wet voorziet ten volle worden benut", vervolgde het openbaar ministerie.

Tijdens het proces, dat plaatsvond van 10 oktober tot 8 december, had **het openbaar ministerie niettemin gevraagd de zaak te seponeren, omdat het van mening was dat de schuld van de twee ondernemingen "onmogelijk te bewijzen" was.** Dit standpunt werd gedeeld door de strafrechter. **Op 17 april hadden de met de zaak belaste rechters geoordeeld dat er geen zeker causaal**

verband kon worden aangetoond tussen de betrokken anemometers of het verwijtbare gebrek aan informatie enerzijds en het ongeval anderzijds.

De rechtbank was tevens van oordeel dat de piloten over de nodige kennis beschikten om met de bevroren sondes om te gaan. Na dertien jaar procedure en twee maanden proces pleitten ook de advocaten van beide maatschappijen voor vrijspraak. **De uiteindelijke beslissing om de twee maatschappijen vrij te spreken werd echter met "afschuw" ontvangen door de familieleden van de slachtoffers van de crash**, die op de dag van het proces de rechtszaal verlieten en hun woede uitten: "We verwachtten een onpartijdig oordeel, maar dat was niet het geval. We walgen", reageerde Danièle Lamy, voorzitter van de vereniging Entraide et Solidarité AF447. "Het enige wat overblijft van deze veertien jaar wachten is wanhoop, ontzetting en woede", voegde ze eraan toe.

Deze donderdag sprak Alain Jakubowicz, advocaat van een veertigtal slachtoffers en de vereniging Entraide et Solidarité, zijn "immense opluchting" uit. **"Dit beroep van het Openbaar Ministerie was de laatste kans voor de families van de slachtoffers"**, benadrukte hij, waarbij hij wees op de vele "fouten in deze zaak". Alain Jakubowicz verwelkomde **een "zeer zeldzame beslissing van het openbaar ministerie"**. "Er komt een nieuw proces en de vastberadenheid van de families zal nog groter zijn. Dit geeft ons veel hoop," zei hij.

Simon Ndiaye, de advocaat van Airbus, wilde niet onmiddellijk reageren. François Saint-Pierre, advocaat van Air France, was niet onmiddellijk bereikbaar.

Mijn commentaar: Kan men verantwoordelijk zijn maar niet schuldig?

Dat blijkt uit het vonnis van 17 april (zie mijn [brief nr. 908](#)).

Het beroep op de uitspraak zou niet alleen de families van de slachtoffers moeten ontlasten, maar zou Airbus er met name toe moeten aanzetten uitleg te geven over de ongeveer dertig grieven die in de beraadslaging werden opgesomd. De rechter had erkend dat er sprake was van nalatigheid zonder dat dit als een misdrijf werd beschouwd.

> **Luchtvaartindustrie huilt krokodillentranen over bezuinigingen op vluchten**

(bron Het Financieele Dagblad) 27 april 2023 - De Nederlandse regering krabbelde eerder deze maand terug. **Een rechter blokkeerde het plan van de regering om het aantal vliegbewegingen - of 'slots' - met 10% te verminderen. Schiphol-directeur Ruud Sondag ging desondanks door met zijn plan om nachtvluchten en privéjets op de luchthaven te verbieden.** Omwonenden reageerden voorzichtig en positief, terwijl de luchtvaartindustrie het plan snel veroordeelde. Dat waren echter krokodillentranen, want de meeste luchtvaartmaatschappijen en Schiphol zullen er waarschijnlijk wel bij varen.

Want is deze vermindering van het aantal vluchten echt zo dramatisch voor de

luchtvaartmaatschappijen en voor Schiphol zelf? Studies tonen aan dat luchtvaartmaatschappijen die luchthavens met schaarse slots bedienen, hogere prijzen voor hun tickets kunnen vragen. Simpelweg omdat een grote vraag de prijs van een gecontracteerd aanbod steeds verder opdrijft. Daardoor krijgen ze uiteindelijk een beter rendement op hun routes.

Bij een krimp van 10% zou de omvang van Schiphol vergelijkbaar zijn met die van de Londense luchthaven Heathrow, een luchthaven die met zijn twee banen al jaren zijn maximale capaciteit van 475.000 slots heeft bereikt. Toch blijft Heathrow een belangrijke Europese hub. Net als Schiphol met KLM heeft ook Heathrow een dominante nationale luchtvaartmaatschappij, British Airways, die een uitgebreid hub- en spoke-netwerk heeft (een hub is een centrale luchthaven waar reizigers vanuit andere steden naartoe vliegen om langeafstandsvluchten te nemen).) Bovendien hebben zowel Heathrow als Schiphol beperkte concurrentie binnen een straal van 200 kilometer.

Daar houden de overeenkomsten op. **Londen Heathrow heeft de hoogste tarieven van Europa. British Airways vult de vliegtuigen van Heathrow met lokale passagiers die de volle prijs voor hun tickets betalen, plus transferpassagiers van haar hub and spoke-netwerk.** Dankzij haar bijna-monopoliepositie op de Britse eilanden en een aangepaste prijsstrategie is **Heathrow al jaren de meest winstgevende luchthaven van Europa.** Ook British Airways maakt jaar na jaar sterke winsten. Dit is niet bepaald het trieste beeld van krimp dat de luchtvaartindustrie vaak schetst.

De beperking van het aantal vliegbewegingen op Heathrow heeft niet geleid tot een gebrek aan capaciteit. Integendeel: **veel luchtvaartmaatschappijen hebben vanwege de schaarste aan slots gekozen voor nieuwe, grotere vliegtuigen.** Er kunnen zowel meer passagiers als meer vracht worden vervoerd. **Daardoor is het ook een van de grootste vrachtluchthavens in Europa.**

(...)

Voor omwonenden, de meeste luchtvaartmaatschappijen, vrachtvervoerders en Schiphol is de uitkomst van de voorgestelde maatregelen gematigd positief. Voor consumenten zijn er echter problemen. De genoemde studie wijst erop dat de verhoging van de ticketprijzen leidt tot verdringing: **de capaciteit op Schiphol wordt steeds meer gereserveerd voor degenen die bereid zijn er meer voor te betalen. Vliegen vanaf Schiphol wordt daardoor duurder.**

De gecreëerde schaarste kan ook de kosten voor gebruikers van Schiphol verhogen. Hierdoor zullen **prijsjagers, vakantiegangers en andere low-cost maatschappijen uitwijken naar goedkopere luchthavens in de regio.** Nederland heeft in dit opzicht niet veel te bieden: Lelystad is niet operationeel, Rotterdam en Eindhoven zitten vol. Maar Groningen en Maastricht hebben nog vrije capaciteit, hoewel sommige low-cost maatschappijen ook naar Duitsland of België zullen uitwijken. De budgetbewuste Nederlander zal dus snel een alternatief voor Schiphol moeten vinden.

Voor de consument zal er minder keuze zijn op Schiphol. Uit onderzoek naar luchthavens met capaciteitsbeperkingen blijkt dat daar minder bestemmingen worden bediend - luchtvaartmaatschappijen richten zich op routes die goed werken als er tekorten zijn. **Met een partner als Air France zal de Nederlandse consument toch naar veel bestemmingen via Parijs kunnen vliegen. Dat betekent meer winst voor KLM en een toename van het aantal overstappen via Parijs.** Bij Air France-KLM is de champagne al gekoeld.

De door beleidsmakers ingezette krimp op Schiphol is een primeur in Europa. Buitenlandse luchthavens kijken met argusogen naar de ontwikkelingen in de Nederlandse polder. **Concurrenten** verwelkomen vluchten die niet langer welkom zijn op een van Europa's grootste luchthavens. **Maar ze zijn op hun hoede dat hun eigen regeringen het Nederlandse voorbeeld zullen volgen.** De toekomst zal uitwijzen wat de gevolgen zullen zijn. Daarom volgen veel wetenschappers, zowel nationaal als internationaal, de Nederlandse ervaring met grote belangstelling. Ondanks de voordelen voor het milieu en het klimaat zal **de consument de dupe worden van de krimp van Schiphol. Luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven zullen profiteren. De krokodillentranen van de luchtvaartindustrie over de krimp van Schiphol moeten dan ook met een korreltje zout worden genomen.**

Mijn commentaar: De door de auteur van dit artikel verdedigde stelling is ontvankelijk: de op Schiphol opgelegde activiteitsbeperkingen zouden de luchtvaartmaatschappijen ten goede kunnen komen.

Althans wat de financiële resultaten betreft, want de gevolgen voor de werkgelegenheid zouden noodzakelijkerwijs negatief zijn.

> Air France in het centrum van een armworstelwedstrijd tussen Parijs en Peking (bron Les Echos) 25 april 2023 - Vijf maanden na de opheffing van de gezondheidsbeperkingen in China zijn de bataljons Chinese toeristen, die vroeger de trots van het Franse toerisme waren, nog niet teruggekeerd naar Parijs. En hun afwezigheid zal deze zomer waarschijnlijk voelbaar blijven. Een discreet getouwtrek tussen Parijs en Peking over het evenwicht van de luchtverbindingen tussen beide landen vertraagt inderdaad de heropleving van de luchtverbindingen en de terugkeer van de Chinese toeristen. Tot groot ongenoegen van enkele grote namen in het toerisme die zich beginnen te mobiliseren.

Om Air France te beschermen heeft de Franse regering toegezegd opnieuw te onderhandelen over de in 2017 gesloten overeenkomst die de deuren van Frankrijk opende voor Chinese maatschappijen. Een clause in het verdrag voorzorg in de opschorting ervan in geval van sluiting van het Russische luchtruim, waardoor Europese maatschappijen gedwongen werden tot grote en dure omleidingen om China te bereiken. Elke extra vlucht tussen Frankrijk en China

vereist nu een groen licht van beide landen, wat tot gevolg heeft dat de heropleving van het verkeer tussen Frankrijk en China wordt vertraagd, maar ook dat de prijzen hoog blijven. En er lijkt geen akkoord in zicht op korte of middellange termijn, aangezien Parijs van plan is het verdrag op te schorten zolang het Russische overvliegverbod van kracht is.

Het op 31 maart 2017 ondertekende bilaterale verdrag was zeer gunstig voor de ontwikkeling van het Chinese toerisme in Frankrijk, omdat het Chinese en Franse luchtvaartmaatschappijen toestond tot 128 vluchten per week en per vlag uit te voeren, tegen 50 voorheen. Destijds waren de vluchten onder Franse vlag beperkt tot de 32 wekelijkse frequenties van Air France (waarvan sommige in codesharing met haar partner en aandeelhouder China Eastern) en de drie vluchten per week van Aigle Azur, terwijl de vier Chinese luchtvaartmaatschappijen - Air China, China Eastern, China Southern en Hainan Airlines - beperkt waren tot 50 vluchten per week.

Maar de overeenkomst, die vanaf 2020 volledig van toepassing zou zijn, is door toedoen van Covid nooit in werking getreden. En sindsdien is de situatie veranderd. **Air France** is niet alleen de enige Franse luchtvaartmaatschappij die met de vier Chinese maatschappijen te maken heeft, maar had al voor de crisis moeite om haar vluchten rendabel te maken en heeft **nu te maken met een brandstoftoeslag van ongeveer 20% op vluchten naar China, vanwege de verplichting om Rusland te omzeilen. Een beperking die niet geldt voor haar Chinese concurrenten.** Air France heeft zelfs zijn codeshare met zijn partner en aandeelhouder China Eastern moeten opschorten, omdat het zijn klanten niet kon laten reizen met een vliegtuig dat over Rusland vliegt.

Vandaar de huidige zwakte van het aanbod van Air France naar het Chinese vasteland, dat momenteel beperkt is tot één vlucht per week naar Beijing en Shanghai (en drie naar Hongkong). Het

doel is om in mei drie vluchten per week uit te voeren en vervolgens in juli een dagelijkse vlucht naar elke bestemming. We wachten op toestemming van de regering om vanaf 1 juli over te schakelen op dagelijkse vluchten", aldus Air France.

Ter vergelijking: KLM is al teruggegaan naar zes vluchten per week naar China.

Bijgevolg ligt **Roissy-CDG, dat vroeger met 93 vluchten per week de belangrijkste toegangspoort voor Chinese toeristen naar Europa was, nu zelfs met de toevoeging van Chinese vluchten duidelijk achter op de andere grote Europese luchthavens voor verbindingen met China. De Parijse luchthaven kan slechts 12 vluchten per week aanbieden, tegenover 25 voor London-Heathrow, 24 voor Frankfurt en 21 voor Amsterdam.**

De belangrijkste verdienste van dit beperkte aanbod is in de ogen van Air France het garanderen van hoge tarieven en een goede rentabiliteit. Maar dit veronderstelt dat de Chinese luchtvaartmaatschappijen de markt niet kunnen overspoelen met extra vluchten. De overeenkomst van 2017 moet dus worden herzien om een beter evenwicht tussen de Franse en de Chinese vlag te garanderen zolang het verbod op

het overvliegen van Rusland van kracht is. Dit zou de Franse regering vorige week hebben laten weten aan de Chinese minister van Handel, die naar Parijs kwam om te vragen om meer vluchten.

Maar dit is natuurlijk geen goed nieuws voor de vele toeristische, handels- en vrijetijdssectoren, die ongeduldig wachten op de terugkeer van de Chinese toeristenmeevaller. Zij hebben geëist dat de staat het niveau van de luchtverbindingen van 2019 herstelt. Tot nu toe zonder succes.



Mijn commentaar: Het verbod op Air France's vluchten over Rusland heeft twee gevolgen:

. . verlenging van de vluchttijd van Air France met twee uur (waardoor de reiskosten stijgen)

. Air France verbieden codeshare-stoelen te verkopen op vluchten van Chinese luchtvaartmaatschappijen.

Deze maatregel geldt niet voor Chinese luchtvaartmaatschappijen, waardoor een sterke concurrentievervalsing ontstaat. Passagiers hebben er alle belang bij hen te bevoordelen.

De overeenkomst van 2017 moet nog worden gewijzigd om dit te verhelpen, maar hoe? Het zal moeilijk zijn om Chinese luchtvaartmaatschappijen een deel van de extra kosten van Air France-vluchten te laten dragen.

> Prijzen vliegtickets stijgen maar luchtvaartmaatschappijen zitten vol voor de zomer

(bron Europe1) 30 april 2023 - **De ticketprijzen zijn gesprongen**, de inflatie vreet aan de koopkracht, **maar luchtvaartmaatschappijen die Europa bedienen zeggen dat ze vol zitten met boekingen voor de zomer**, waardoor de pandemie wat meer in de achteruitkijkspiegel verdwijnt.

(...)

De wet van vraag en aanbod doet zijn werk en in **Frankrijk zijn de ticketprijzen in het eerste kwartaal van 2023 met 23,6% gestegen ten opzichte van een jaar**, volgens statistieken van het ministerie van Ecologische Transitie.

Aan de basis hiervan ligt de explosieve stijging van de kosten van koolwaterstoffen na de inval van Rusland in Oekraïne, aangezien paraffine ongeveer 30% van de kosten van de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt. "Door de stijging van de olieprijs met 71% op jaarbasis is ons gemiddelde tarief met 31% gestegen", vertelde Johan Lundgren, CEO van Easyjet, aan AFP. **Maar er spelen nog andere factoren mee, zoals "een zeer sterke stijging van de onderhoudskosten"** in verband met de schaarste van bepaalde metalen en verstoorde logistieke ketens, volgens Marc Rochet, hoofd van de Franse maatschappijen Air Caraïbes en French Bee. Hij noemt ook de gevolgen van de loonstijgingen in de sector.

Toch "zien we geen verzwakking van de vraag", aldus de heer Lundgren, hoewel hij toegeeft dat klanten "op zoek zijn naar de beste prijs-kwaliteitverhouding". Nicolas Henin, adjunct-directeur van Transavia France, belast met verkoop en marketing, denkt er net zo over

(...)

Na tijdens de pandemie, toen er onzekerheid bestond over de sluiting van de grenzen,

zeer laat te hebben geboekt, keren de reizigers, die "selectiever zijn wat prijzen betreft", ook geleidelijk terug naar hun vroegere gedrag en nemen zij hun tickets vijf maanden van tevoren voor langeafstandsvluchten, aldus de heer Rochet.

(...)

In deze context van stijgende prijzen hebben **de maatschappijen "voor velen een hogere omzet in 2022 gerealiseerd dan voor de crisis, hoewel de capaciteit lager blijft"**, merkte Pascal Fabre, specialist op dit gebied bij AlixPartners, op tijdens een recente perslunch. Deze maatschappijen **"hebben cash gegenereerd en zijn begonnen met deleverage"**. **Dit is het geval voor Air France-KLM, dat woensdagavond aankondigde dat het de door de Franse staat verleende steun om de gezondheids crisis te overleven "volledig heeft terugbetaald"**.

De keerzijde van dit optimisme is dat bestuurders van luchtvaartmaatschappijen, geschrokken van de verzadiging van luchthavens afgelopen zomer door gebrek aan personeel, nu spreken over het risico van een terugkeer van de verzadiging van het

Europese luchtruim tijdens het hoogseizoen, een potentiële chaos waarvan zij in maart een voorproefje kregen door de staking van de Franse luchtverkeersleiders.

Mijn commentaar: Afgelopen zomer verklaarden specialisten de sterke opleving van de luchtvaartactiviteit door de wens van klanten om verloren reizen in te halen (revenge travel).

Specialisten dachten dat deze opleving slechts één zomer zou duren en voorspelden een daling van de vraag die tot een daling van de prijzen zou leiden.

Het is duidelijk dat de daling van de vraag zich niet heeft voorgedaan en dat de prijzen hoog blijven.

Dit geldt des te meer daar de beperkingen van de slots op sommige luchthavens (zie het artikel "De luchtvaart huilt krokodillentranen over het schrappen van vluchten" hierboven) de luchtvaartmaatschappijen ertoe aanzetten hun tarieven te verhogen.

> Luchthavens: ADP Groep overtreft inkomsten van voor de crisis in eerste kwartaal

(bron AFP) 26 april 2023 - Luchthavenexploitant **ADP Group heeft zijn inkomsten van vóór de sanitaire crisis in het eerste kwartaal van 1,2 miljard euro overtroffen dankzij** een "solide herstel van het luchtverkeer" en ondanks stakingen in Frankrijk, aldus het bedrijf woensdag. ADP Group, die ongeveer 30 luchthavens over de hele wereld beheert, waaronder Charles de Gaulle en Orly in Parijs, zag **zijn activiteiten met 40,7% groeien ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar**, zei het bedrijf, dat grotendeels in handen is van de Franse staat, in een verklaring.
(...)

In het eerste kwartaal zagen **de luchthavens van ADP Group 69,3 miljoen passagiers passeren, 95,2% van het niveau voor dezelfde periode in 2019. De twee Parijse hubs deden het iets slechter met 88,7% van het niveau van voor de crisis, of 21 miljoen passagiers. Orly en in mindere mate Charles de Gaulle werden getroffen door de staking van de Franse luchtverkeersleiders tegen de pensioenhervorming**, waardoor ze volgens de groep op 17 april ongeveer 470.000 passagiers verloren in het eerste kwartaal. Na twee jaar van enorme verliezen als gevolg van de pandemie die het wereldwijde luchtverkeer vanaf maart 2020 torpedeerde, is de groep, waarvan de Franse staat voor 50,6% aandeelhouder is, in 2022 weer grotendeels in de zwarte cijfers beland, met een nettowinst van 516 miljoen euro.

Uitgaande van een "aanzienlijk verkeer deze zomer", aldus haar financieel directeur Philippe Pascal, bevestigde zij woensdag haar jaarlijkse doelstellingen en schat dat zij in 2023 tussen 95% en 105% van haar passagiersvolume van 2019 zal kunnen bereiken op al haar platformen over de hele wereld. **Voor zijn luchthavens in de Parijse regio blijft de ADP Groep dit jaar mikken op 87% tot 93% van het**

passagiersvolume van 2019 en in 2024 op 90 tot 100%.

Mijn commentaar: Net als de luchtvaartmaatschappijen zien de luchthavens een terugkeer van passagiers.

> 3D gescande bagage: experiment op Orly voor meer veiligheid en snelheid

(bron AFP) 27 april 2023 - "**Je haalt niets uit je bagage**", geen doorzichtige zakjes meer als toilettas: de luchthaven Orly experimenteert met 3D-scanners voor handbagage, een technologie die de veiligheidscontroles soepeler maakt en tegelijk aan precisie wint.

(...)

Bij vertrek uit terminal 3 van de luchthaven van Orly, waar de twee scanners sinds oktober worden getest, zijn sommige passagiers verbaasd dat ze hun tassen niet hoeven te openen, terwijl anderen, die gewend zijn aan de traditionele controles, het zakje waarin ze hun kleine cosmetische producten al hadden gestopt, mechanisch in de plastic bakken stoppen.

De technologie bespaart de gebruikers niet alleen tijd, maar verbetert ook de nauwkeurigheid van de controles door de veiligheidsagenten.

Hoewel andere Europese luchthavens zoals Heathrow in Londen en Schiphol in Amsterdam ook met het systeem experimenteren, is Parijs uitgerust met de meest recente versie van de software, die daardoor sneller werkt, aldus ADP. **Het 3D-beeld van een koffer wordt in enkele seconden op het scherm getoond**, en de operator "kan het beeld ronddraaien en het vanuit elke hoek bekijken", aldus de heer Arkwright, **waardoor hij "weet of het door hem gesignaleerde voorwerp een twijfelgeval vereist, en dus een manuele zoektocht, die twee of drie minuten zal duren"**.

De werknemers van Sécouritas, de onderaannemer van ADP bij deze controleposten, zijn al blij dat zij in het kader van deze test niet meer "duizend keer in een uur moeten herhalen dat alle vloeistoffen moeten worden verwijderd".

Na de testfase van een jaar op Orly, die in oktober 2022 begon, wordt het systeem vanaf oktober 2023 getest op de luchthaven Roissy Charles-de-Gaulle.

Mijn commentaar: Enkele jaren eerder was er een test uitgevoerd om vloeistoffen in bagage op te sporen, maar die was niet succesvol.

Het vooruitzicht van de Olympische Spelen van 2024 in Parijs heeft de invoering van dit nieuwe bagagescansysteem versneld.

Naar verwachting zal het systeem in Roissy worden ingevoerd net na de wereldbeker rugby, die Frankrijk van 8 september tot 28 oktober 2023 organiseert.

> Aubert & Duval: Airbus, Safran en Tikehau Capital ronden overname af

(bron Air & Cosmos) 28 april 2023 - **De overnameovereenkomst tussen Airbus, de Safran-groep en Tikehau Capital en Aubert & Duval is nu afgerond.** De deal werd officieel aangekondigd in februari 2022. Deze overname is voor de twee industriëlen en het investeringsfonds een gelegenheid om een nieuwe voorzitter voor Aubert & Duval te benoemen. Bruno Durand, (...)

Vice President Industrie, Aankoop en Performance van Safran in 2020, verlaat deze laatste functie om zich samen met de CEO van Safran te wijden aan het transformatieproject van Aubert & Duval. De benoeming van Bruno Durand komt niet als een verrassing. **Bij de start van de overname werd overeengekomen dat de Safran-groep "de belangrijkste rol zou spelen in de operationele leiding van de onderneming"**. Het carrièrepad van Bruno Durand ligt dus in de lijn van deze benoeming.

Aubert & Duval is de tweede grootste producent ter wereld van gesmede onderdelen met een groot vermogen voor lucht- en ruimtevaartstructuren, vliegtuigmotoren, landingsgestellen en landturbines en is ook één van de enige producenten die deze vier soorten materialen, namelijk speciaal staal, superlegeringen, aluminiumlegeringen en titaanlegeringen, kan smeden. Aubert & Duval is ook aanwezig in smeedwerk (ingots, ronde staven, vierkante staven, assen, buizen of holle smeedstukken in speciale staalsoorten, titaanlegeringen of superlegeringen via persen tot 4.500 ton en warmtebehandeling), lange producten (staven, platen, ingots en draden in hoogwaardige staalsoorten van Aubert & Duval of in legeringen op basis van nikkel voor verdere verwerking of in de vorm van gesmede onderdelen) en in de productie van andere producten. Duval's staven, platen, ingots en draden van hoogwaardig staal of legeringen op basis van nikkel voor verdere verwerking of bewerking) en metaalpoeders (bestemd voor additieve vervaardiging en vervaardigd door middel van argonverstuiving (stolling van fijne gasdruppels onder hoge druk) of door smelten in een vacuüm-inductieoven)

In september 2017 had de voormalige aandeelhouder de eerste Europese fabriek voor luchtvaarttitanium door recycling ingehuldigd. De fabriek is gevestigd in Saint-Georges-de-Mons in de regio Puy-de-Dôme en moet jaarlijks enkele duizenden tonnen titaniumlegering ingots produceren om aan de sterke vraag van de ruimtevaartmarkten te voldoen door de recycling van "massale titaniumafval en -krullen die door ruimtevaartfabrikanten en hun onderaannemers worden verzameld".

Een geïntegreerde titaniumketen voor de lucht- en ruimtevaart die een nieuwe aanvoerroute biedt die volledig onafhankelijk is van de bestaande Amerikaanse en Russische leveranciers: ertswinning en titaniumverwerking bij UKTMP in Kazachstan, smeden van titaniumstaven bij UKAD, de gemeenschappelijke dochteronderneming van Aubert & Duval en UKTMP; gesloten spuitgieten van onderdelen bij Aubert & Duval, afwerking bij MKAD en vervolgens recycling van snijresten en spaanders bij EcoTitanium.

Deze ambitie is des te belangrijker sinds de inval van Rusland in Oekraïne.

***Mijn commentaar:** De pandemie, de oorlog in Oekraïne en vooral de milieucrisis zetten bedrijven ertoe aan zich te verplaatsen om hun toeleveringsketen beter te beheersen.*

Eén uitdaging is het opnieuw uitvinden van economische modellen die gebaseerd zijn op kortsluiting door prijsstijgingen te beperken.

Een andere uitdaging wordt in het artikel genoemd: recycling.

De energietransitie vereist de bouw van nieuwe infrastructuren voor de productie, de opslag, het vervoer en het gebruik van energie, die veel "basisgrondstoffen" en zeldzamere stoffen verbruiken. De recycling van de belangrijkste grondstoffen (koper, staal, aluminium, enz.) zal van essentieel belang zijn.

Als u geïnteresseerd bent in dit onderwerp, nodig ik u uit te luisteren naar de conferentie "Energie versus grondstoffen: is de overgang echt mogelijk?" van Olivier Vidal, onderzoeker bij het CNRS in Grenoble. U vindt de link op mijn website op de pagina [Duurzame luchtvaart](#).

> **Historisch Europees akkoord over duurzame vliegtuigbrandstoffen**

(bron Les Echos) 26 april 2023 - Deze keer is het goed! Na het mislukken van een eerste dialoog in december hebben **de vertegenwoordigers van de Europese Commissie, de Raad van de Europese Unie en het Parlement eindelijk een akkoord bereikt over** wat het centrale stuk vormt van het Europese decarbonisatiemechanisme voor het luchtvervoer. De **regels voor het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF)**, die worden beschouwd als het belangrijkste instrument om de CO₂-uitstoot te verminderen.

De tijdens de nacht aangenomen tekst, die nog door de Raad en het Parlement moet worden bekrachtigd, is nog ambitieuzer dan het oorspronkelijke voorstel van de Commissie. Dit lijkt zowel de milieuorganisaties als de luchtvaartmaatschappijen, die het eerste ontwerp ontoereikend vonden, tevreden te stellen. **"Deze baanbrekende overeenkomst geeft volledige steun aan 's werelds grootste mandaat voor**

duurzame vliegtuigbrandstoffen", zegt Matteo Mirolo, hoofd duurzame vliegtuigbrandstoffen bij de Europese NGO Transport & Environment, die zich intensief met deze kwestie heeft bezighouden. "Het geeft luchtvaartmaatschappijen het vertrouwen dat duurzame brandstoffen, en met name **e-kerosine**, geleidelijk goedkoper en op grotere schaal beschikbaar zullen worden.

In de toekomstige verordening is het minimumpercentage niet-fossiele brandstof dat in paraffine moet worden verwerkt, verhoogd. Dit bijmengingspercentage begint bij 2% per jaar vanaf 2025 en stijgt tot 6% in 2030, 20% in 2035, 34% in 2040, 42% in 2045 en 70% in 2050, de datum waarop het luchtvervoer zich tot koolstofneutraliteit verbindt.

In de dialoog is ook het aandeel van synthetische brandstoffen verhoogd, die uit waterstof worden vervaardigd en milieuvriendelijker zijn dan brandstoffen die uit plantaardig of organisch materiaal worden vervaardigd. Zij zullen tussen 2030 en 2031 gemiddeld 1,2% per jaar moeten uitmaken, vervolgens 2% in 2032 en 2035, 5% van 2023 tot 2040, 10% van 2040 tot 2045, 15% van 2045 tot 2050 en 35% vanaf 2050.

Deze percentages lijken misschien laag, maar zijn aanzienlijk hoger dan de aanvankelijk door de Commissie voorgestelde 0,7% tussen 2030 en 2034. En ze zullen een aanzienlijke inspanning vergen van de brandstofproducenten om de nodige hoeveelheden te bereiken, aangezien de hoeveelheid ADC nog steeds zeer ontoereikend is.

De wereldproductie van ADC bedraagt in 2022 ongeveer 125 miljoen ton, zodat 350-450 miljoen ton nodig zal zijn om tegen 2030 in de behoeften van het luchtvervoer te voorzien. Alleen al in Europa zal tegen 2030 jaarlijks bijna 4 miljoen ton ADC nodig zijn, waarvoor ongeveer 30 productielocaties moeten worden gebouwd.

Dit betekent ook een financiële inspanning voor de luchtvaartmaatschappijen, aangezien ADC gemiddeld vier keer duurder is dan conventionele paraffine. Volgens de vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen A4E zullen de jaarlijkse uitgaven voor duurzame brandstoffen in Europa tegen 2030 oplopen tot 20 miljard euro.

(...) Daarnaast zijn in het akkoord ook enkele obstakels weggenomen die deze doelstellingen onhaalbaar hadden kunnen maken. **De onderhandelaars onderschreven het idee dat de waterstof die nodig is voor de productie van synthetische brandstoffen kan worden geproduceerd met nucleaire of hernieuwbare elektriciteit.** Tijdens de vorige dialoog in december 2022 gooiden anti-nucleaire vertegenwoordigers het akkoord in de war door te eisen dat nucleaire waterstof zou worden uitgesloten van het toepassingsgebied van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Gezien de enorme hoeveelheid koolstofvrije elektrische energie die nodig is om de gevraagde hoeveelheden waterstof te produceren, kwam dit erop neer dat het plan om het

luchtvervoer koolstofvrij te maken bij voorbaat werd getorpedeerd.

In dezelfde geest van realisme hebben **de onderhandelaars ook het idee verworpen om de hoeveelheid biobrandstoffen die uit dierlijke vetten en afgewerkt frituurvet worden geproduceerd, te beperken**. Ook dit zou de doelstellingen moeilijker haalbaar hebben gemaakt. In de tekst wordt vastgehouden aan de aanvankelijk geplande waarborgen, waarbij **het gebruik van grondstoffen die zouden kunnen concurreren met de agrovoedingsproductie of die te schadelijk voor het milieu worden geacht, zoals palmolie, wordt verboden**.

Uiteindelijk is het Europese wetsvoorstel het meest ambitieuze ter wereld wat betreft de productie van ADC's en het meest restrictieve wat betreft de toegestane grondstoffen. Het is ook de eerste die rekening houdt met de uitstoot van andere broeikasgassen dan CO₂, met name door de weg vrij te maken voor regelgeving inzake aromatische brandstofadditieven, die in belangrijke mate bijdragen tot de uitstoot. Als extra bonus zal ook een "ecolabel" worden ingevoerd om passagiers te informeren over de milieuprestaties van hun vlucht.

Aan de andere kant blijft de ontwerpverordening vooral dwingend, met verplichtingen en boetes voor degenen die deze niet naleven, en gaat zij **nog steeds grotendeels voorbij aan mogelijke stimuleringsmaatregelen** die de luchtvaartmaatschappijen kunnen helpen bij de financiering van hun energietransitie. **Dit zou kunnen leiden tot een verder verlies aan concurrentievermogen voor Europese luchtvaartmaatschappijen, met name tegenover hun concurrenten aan de overkant van de Atlantische Oceaan**, die overheidssubsidies ontvangen voor de aankoop van duurzame brandstof. **Maar ook door een sterke stijging van de prijs van vliegtickets, wat de reismogelijkheden van de minderbedeelden zou beperken**.

***Mijn commentaar:** Deze overeenkomst is een stap in de goede richting, maar er is nog een lange weg te gaan.*

Een van de mensen met wie ik onlangs sprak, wees erop waarom de VS sneller duurzame vliegtuigbrandstof zullen produceren dan de Europeanen.

In Europa moet je, om steun te krijgen voor de productie van duurzame brandstof, een eindeloos administratief proces doorlopen.

In de VS is dat niet het geval. Voor elke ton geproduceerde duurzame brandstof krijg je automatisch een vast bedrag aan steun.

> Waarom het salaris van de Air France-KLM baas dit jaar zal verdrievoudigen

(bron Les Echos) 25 april 2023 - Net als andere algemene vergaderingen voordien, zal **de aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM op 7 juni te maken krijgen met de altijd gevoelige kwestie van de sterke stijging van de beloning van haar kaderleden.** Door de opheffing van de staatssteunbeperkingen en de terugkeer van Air France-KLM naar winstgevendheid zal de contante beloning van Benjamin Smith voor het boekjaar 2022 naar verwachting meer dan verdrievoudigen en stijgen van 900.000 euro naar 3,049 miljoen euro.

In detail bestaat **de contante bezoldiging van Ben Smith uit 900.000 euro aan vast salaris en 1.059.769 euro aan variabel salaris voor 2022, waaraan dit jaar nog de 1.089.984 euro aan variabel salaris voor 2021 wordt toegevoegd, waarvan de betaling was geblokkeerd tot de terugbetaling van ten minste 75% van de in 2020 en 2021 toegekende staatssteun. Deze voorwaarde is nu vervuld.**

Daar komen nog 2 miljoen euro aan groepsaandelen bij, die pas in 2025 en onder bepaalde voorwaarden te gelde kunnen worden gemaakt, en 275.380 euro aan voordelen in natura per jaar. Deze omvatten een bedrijfswagen met chauffeur, bijdragen aan een ziektekostenverzekering en een verzorgingsplan, een huisvestingstoelage, vliegtickets en school- en advieskosten.

Echter, zoals de groep in het maandagavond gepubliceerde registratiedocument aangeeft, "zijn de beloningsvoorwaarden van Benjamin Smith niet gewijzigd sinds zijn komst bij Air France-KLM in 2018". Met andere woorden, de Air France-KLM-baas heeft geen loonsverhoging gekregen. Hij krijgt alleen het variabele deel over 2021 terug. Zijn beloning wordt volgend jaar weer normaal. En de baas van Air France-KLM krijgt niet het variabele deel van 2020 terug, dat hij had opgegeven, noch de eveneens dat jaar aangekondigde verlaging van zijn vaste beloning met 25%.

Overigens zal Benjamin Smith niet de enige zijn die profiteert van de opheffing van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen. **Ook de andere leden van de raad van bestuur van Air France-KLM en de algemeen directeuren van de groep krijgen hun volledige bezoldigingspakket terug. Met name de leden van de Comex zullen weer bonussen kunnen ontvangen.**

Deze terugkeer naar de normaliteit zal sommige aandeelhouders van Air France-KLM echter ineenkrimpen, aangezien zij al tien jaar geen enkel dividend hebben ontvangen en hun aandeel nog lang niet is teruggekeerd naar het niveau van voor de crisis, met name door de opeenvolgende kapitaalverhogingen. **Met name in Nederland heeft de kwestie van de salarissen van de bestuurders van Air France-KLM al tot controverse geleid.**

Maar zelfs als sommigen zich ertegen willen verzetten, zullen de deelnemers aan de AVA zich alleen kunnen uitspreken over het variabele deel op lange termijn - de 2 miljoen euro aan aandelen - de andere elementen van de beloning van Ben Smith

liggen contractueel vast.

Bovendien is **de Air France-KLM-baas verre van de best betaalde van de grote luchtvaartmaatschappijen**. Als hij bij Air Canada was gebleven en CEO was geworden, zou Ben Smith dit jaar maar liefst 12,4 miljoen Canadese dollar hebben ontvangen. **Zijn belangrijkste Europese concurrent, Lufthansa-baas Carsten Spohr, stak bijna 5 miljoen euro in zijn zak. Zijn belangrijkste strategische partner, Delta-baas Ed Bastian, ontving meer dan 14 miljoen dollar.**

***Mijn commentaar:** Zoals elk jaar op hetzelfde tijdstip (vóór de algemene vergadering van Air France-KLM) is de kritiek op de beloning van Ben Smith in Nederland volop aanwezig, terwijl die beloning sinds zijn aantreden in 2018 ongewijzigd is gebleven.*

Dit was vorig jaar ook al het geval. Hier volgt het antwoord dat ik in april 2022 gaf in [mijn brief nr. 855](#). Het is vandaag nog steeds relevant.

Laten we de chronologie van de gebeurtenissen sinds het begin van de gezondheids crisis nog eens bekijken.

Zodra de crisis begon en de deelactiviteit in Frankrijk werd ingevoerd, in maart 2020, hebben de CEO van Air France-KLM en de directeur-generaal van Air France hun vaste beloning met 25% verlaagd en afgezien van hun variabele beloning voor 2020, waarmee ze aangaven dat ze bereid waren zich op dezelfde manier in te spannen als de werknemers van Air France.

Een paar maanden later, toen in Nederland het NOW-programma werd ingevoerd (de tegenhanger van de Franse regeling voor gedeeltelijke activiteiten, maar dan voordeliger), deed ook de CEO van KLM afstand van een deel van zijn beloning.

Toen Air France financiële steun kreeg van de Franse staat, werden de luchtvaartmaatschappij door de staat voorwaarden opgelegd, zoals de sluiting van routes of de noodzaak om de CO2-uitstoot tegen 2030 drastisch te verminderen [niet-limitatieve lijst].

Toen KLM financiële steun kreeg van de Nederlandse staat, werden andere voorwaarden opgelegd. Werknemers moesten hun loon verlagen (tot 20% voor de hoogst verdienenden). Bovendien verbood de Nederlandse staat de betaling van variabele aandelen aan KLM-managers totdat de steun was terugbetaald [niet-limitatieve lijst].

Vervolgens legde de Europese Commissie bij de eerste herkapitalisatie van Air France beperkingen op, zoals het opgeven van slots op Orly of het bevriezen van de variabele aandelen van managers (van Air France en Air France-KLM) totdat 75%

van de staatssteun was terugbetaald.

KLM, die niet geherkapitaliseerd is, is dus niet door de Europese Commissie gedwongen.

Zoals u kunt zien, hebben Air France en KLM verschillende steun ontvangen van hun respectieve regeringen, zodat het normaal is dat de beperkingen per onderneming verschillen.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar**



Twee gebeurtenissen hebben de koers van het aandeel het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023 de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Koersverloop Air France-KLM aandeel**

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 28 april op € 1,569. Het stijgt deze week met +1,85%.

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

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

Volgens AFP zijn de markten gemengd, tussen de vertragende inflatie en de vrees voor een recessie in de VS.

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.

De afgelopen twee maanden is het verschil tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en nadert het het verschil van vóór de oorlog in Oekraïne.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

Jet fuel in Europa daalt deze week met -\$3 tot \$94. 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 ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$3 tot \$80. 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, zit **Jet Fuel nu heel dicht bij zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts \$14 per vat.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen zij meer middelen inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

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](#).

11.442 mensen ontvangen dit persoverzicht live