

Air France-KLM en Etihad Airways verlengen hun samenwerking

I Brief van François Robardet



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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°931, 25 september 2023

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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

Laatste nieuws:



> [Air France-KLM Groep bestelt 50 vliegtuigen uit de Airbus A350-](#)

familie

(bron Persbericht) 25 september - **De Air France-KLM Groep kondigde vandaag aan dat ze van plan is een grote order voor vliegtuigen te plaatsen** om haar langeafstandsvloot verder te vernieuwen en te rationaliseren, in overeenstemming met haar ambitie om haar economische en milieuprestaties te verbeteren.

De bestelling betreft 50 Airbus A350-900 en A350-1000 vliegtuigen op groepsniveau. Het zal gepaard gaan met aankooprechten voor nog eens 40 vliegtuigen. De eerste leveringen worden verwacht vanaf 2026 en zullen doorgaan tot 2030. Het gaat om een doorlopende order, die de Groep de flexibiliteit geeft om vliegtuigen toe te wijzen aan haar verschillende luchtvaartmaatschappijen, afhankelijk van de marktdynamiek en het lokale regelgevende kader.

Benjamin Smith, Chief Executive Officer van de Air France-KLM Groep: "Deze nieuwe order is een belangrijke stap in de vernieuwing van de vloot van de Groep. De Airbus A350 is een ultramodern vliegtuig dat zijn waarde al heeft bewezen bij Air France, waar het sinds zijn ingebruikname in 2019 snel een favoriet is geworden bij passagiers en bemanningen. Het is perfect aangepast aan de behoeften van het netwerk van de groep en biedt uitzonderlijke prestaties: het is stiller, zuiniger en kostenefficiënter dan vorige generaties vliegtuigen. Het zal een belangrijke rol spelen bij het behalen van onze ambitieuze doelstellingen op het gebied van decarbonisatie, waaronder een vermindering van de CO₂-uitstoot per passagier/km met -30% tegen 2030(1)."

Deze vliegtuigen vervangen vliegtuigen van de vorige generatie die de komende jaren geleidelijk uit de vloot van de Groep zullen worden genomen: Airbus A330's en Boeing 777's.

Deze nieuwe bestelling komt bovenop een eerdere Air France-KLM bestelling van 41 Airbus A350-900's voor Air France, waarvan er tot nu toe 22 zijn geleverd.

Air France-KLM is ook een van de eerste exploitanten van de Airbus A350F Cargo, die 8 toestellen van deze versie heeft besteld om haar vrachtvloot te vernieuwen en uit te breiden.

Rekening houdend met alle bestellingen die tot nu toe zijn geplaatst, is Air France-KLM klaar om 's werelds grootste exploitant van de Airbus A350-familie te worden, met maximaal 99 vliegtuigen.

De Airbus A350 staat symbool voor de overgang naar duurzamer luchtvervoer. Dankzij het gebruik van lichtere materialen (53% composiet en 14% titanium) verbruikt dit vliegtuig 25% minder brandstof dan oudere vliegtuigen van vergelijkbare grootte.

De geluidsvoetafdruk is ook met 40% verminderd. De vernieuwing van de vloot is de eerste hefboom om de CO₂-uitstoot en de geluidsvoetafdruk met onmiddellijke

ingang te verminderen. Samen met het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen en eco-piloting is het een van de pijlers van het decarbonisatietraject van de Groep, dat tot doel heeft de CO₂-uitstoot per passagier/km tegen 2030 met 30% te verminderen ten opzichte van 2019. Sinds de jaren 2000 heeft Air France-KLM haar geluidsvoetafdruk met 40% verminderd en de Groep blijft met alle belanghebbenden samenwerken om haar activiteiten aan te passen.

Tegen 2028 zal het aandeel vliegtuigen van de nieuwe generatie in de vloot van Air France-KLM 64% bedragen, tegenover 5% in 2019. Op 25 september 2023 beschikt Air France-KLM over een vloot van 533 vliegtuigen op meer dan 300 bestemmingen wereldwijd. Zodra deze bestelling is geplaatst, beschikt de Groep over een orderportefeuille van meer dan 220 vliegtuigen, waaronder 100 uit de Airbus A320neo-familie waarvan de eerste leveringen eind 2023 worden verwacht.

Deze bestelling moet nog de gebruikelijke goedkeuringen krijgen van de bestuursorganen van de Groep.

Mijn commentaar: Deze bestelling van 90 A350's, waarvan 40 met opties, toont aan dat de Air France-KLM-groep vastbesloten is om haar acties voor een duurzame luchtvaart voort te zetten.

De flexibiliteit die de opties bieden en het feit dat ze niet aan de ene luchtvaartmaatschappij worden toegewezen in plaats van aan de andere (Air France of KLM) zullen de Frans-Nederlandse groep in staat stellen zich aan te passen aan de veranderingen in de regelgeving in Frankrijk en Nederland.

> **Air France-KLM en Etihad Airways verlengen samenwerking**

(bron Aeroweb) 20 september - De **Air France-KLM Groep en Etihad Airways**, de nationale luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Arabische Emiraten, hebben **een memorandum van overeenstemming ondertekend om hun samenwerking te versterken op het gebied van commercieel passagiersvervoer, frequent flyer-programma's, talentontwikkeling en vliegtuigonderhoud.**

De ondertekeningsceremonie vond plaats op het hoofdkantoor van de Air France-KLM Groep in Parijs, in aanwezigheid van Angus Clarke, Executive Vice President, Chief Commercial Officer van Air France-KLM, en Arik De, Chief Revenue Officer van Etihad Airways. Als onderdeel van dit partnerschap, en afhankelijk van de benodigde wettelijke goedkeuringen, zijn **Air France-KLM en Etihad van plan om hun codeshare- en interline-overeenkomsten, die in 2012 zijn geïntroduceerd, uit te breiden. Als eerste stap worden vandaag meer dan 40 nieuwe routes naar bestemmingen in Europa, het Midden-Oosten, Azië-Pacific en Australië te koop aangeboden, voor reizen vanaf het winterseizoen van 2023.**

De overeenkomst omvat ook de mogelijkheid voor klanten die lid zijn van de frequent flyer-programma's Flying Blue en Etihad Guest om mijlen te verzamelen en

te gebruiken tijdens reizen met Air France, KLM en Etihad. Air France-KLM en Etihad Airways zullen ook de mogelijkheid onderzoeken om hun activiteiten in dezelfde terminals op bepaalde luchthavens onder te brengen, elkaars klanten toegang te verlenen tot elkaars luchthavenlounges en samen te werken op het gebied van grondafhandelingsdiensten, naast andere initiatieven.

Etihad vliegt momenteel dagelijks vanaf Abu Dhabi International Airport naar Parijs-Charles de Gaulle en Amsterdam Schiphol.

Vanaf 29 oktober 2023 zal Air France een dagelijkse vlucht aanbieden tussen haar hub Parijs-Charles de Gaulle en Abu Dhabi International Airport.

(...)

Mijn commentaar: Volgens Air France-KLM versterkt de sterke aanwezigheid van Etihad in Zuid- en Zuidoost-Azië en in Australië het belang van dit partnerschap.

> Niger sluit zijn luchtruim voor Franse vliegtuigen

(bron Air Journal) 25 september - **Het militaire regime dat aan de macht is in Niger heeft het luchtruim van het land gesloten voor Franse vliegtuigen of vliegtuigen die door Frankrijk zijn gecharterd**, volgens een bericht aan de piloten dat gisteren is gepubliceerd op de website van het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart in Afrika (Asecna).

Het luchtruim van Niger "is open voor alle nationale en internationale commerciële vluchten, met uitzondering van Franse vliegtuigen of vliegtuigen gecharterd door Frankrijk, met inbegrip van die van de vloot van Air France", staat in de tekst van zaterdagavond. Het luchtruim blijft gesloten voor "alle operationele militaire vluchten en speciale vluchten", behalve met speciale toestemming van de autoriteiten, vervolgt het bericht op de website van Asecna.

Op 4 september heropende Niger zijn luchtruim voor commerciële vluchten, na bijna een maand van sluiting waartoe was besloten door de militairen die via een staatsgreep aan de macht waren gekomen. De belangrijkste luchtvaartmaatschappij tussen Europa en Afrika, Air France, die sinds 7 augustus haar vluchten naar Niger had opgeschort, vliegt niet langer over het luchtruim van Niger

(...)



Mijn commentaar: In tegenstelling tot het totale overvliegverbod in augustus mogen nu alleen Franse luchtvaartmaatschappijen niet over Niger vliegen.

Ze moeten ofwel de Rode Zee-route naar het oosten gebruiken, ofwel de West-Afrikaanse route via Marokko of Algerije, wat extra vertragingen en kosten met zich meebrengt.

Hierboven zie je een kaart (gedateerd 8 augustus 2023) die de impact van de no-fly zones laat zien (Niger, Soedan en Libië in Afrika).

Als u deze kaart niet ziet, nodig ik u uit om deze brief rechtstreeks te lezen op mijn website [brief nr. 931](#).

> **KLM CEO vindt transfer passanger tax onbegrijpelijk en zeer schadelijk**

(bron Luchtvaartnieuws) 14 september - **Marjan Rintel, CEO van KLM, vindt het onbegrijpelijk dat de Tweede Kamer heeft ingestemd met een motie om aansluitende passagiers te gaan belasten.** "Met deze maatregel stapelen we de belastingen op en jagen we passagiers weg naar buitenlandse luchthavens", schrijft ze in een verklaring.

"Gisteren heeft de Tweede Kamer een motie (voorstel) aangenomen om een belasting op overstappassagiers in te voeren. Het opleggen van een dergelijke belasting is onbegrijpelijk en zeer zorgwekkend. **Op 7 juli, tweeënhalve maand geleden, oordeelde het kabinet dat het belasten van passagiers die via Schiphol naar hun eindbestemming reizen nadelig is voor onze economie en bereikbaarheid.** Dit gaat ten koste van de verbindingen van Nederland met de rest van de wereld. **Wij zijn het eerste en enige land ter wereld dat deze belasting voorstelt.** Het zou betekenen dat alleen passagiers die via Schiphol reizen een toeslag betalen op hun vliegticket, terwijl dit niet geldt voor andere Europese luchthavens", aldus mevrouw Rintel.

"Onderzoeksbureau CE Delft geeft zelfs aan dat deze belasting ertoe kan

leiden dat 34% van de transferpassagiers afhaakt. Toch zijn zes op de tien van onze klanten transferpassagiers. Bovendien stijgen de ticketprijzen vanaf januari al aanzienlijk (€ 80-100) door de verhoging van de CO2-belasting en andere Europese klimaatmaatregelen. Deze belastingen stapelen zich op en jagen passagiers weg naar buitenlandse luchthavens. Dit is niet bevorderlijk voor een schonere luchtvaart. Bovendien is het **mogelijk dat Nederlandse passagiers vanaf Schiphol niet meer rechtstreeks naar bepaalde bestemmingen kunnen vliegen.** Mede dankzij Schiphol, een belangrijk onderdeel van onze economie, kan Nederland zich het hoge niveau van welvaart en welzijn in ons land veroorloven. De Kamer waant zich ten onrechte rijk met dit misplaatste voornemen en daar is niemand bij gebaat".

De heer Rintel sloot af met: "Wij gaan uiteraard niet akkoord met een voorstel dat zulke verstreckende gevolgen heeft voor ons bedrijf en voor Nederland. We zullen de partijen in de aanloop naar de verkiezingen, en daarna de Eerste Kamer, blijven wijzen op de mogelijke gevolgen van deze belastingmaatregel."

(...)

Mijn commentaar: ik heb het onderzoek van CE Delft opgevraagd. Hier zijn twee uittreksels:

Eerste uittreksel

De effecten op het aantal vluchten zijn sterk gecorreleerd met de effecten op het aantal passagiers. In 2025 varieert de afname van het totaal aantal vluchten op Schiphol tussen 2 en 7% in het laagste tempo en tussen 8 en 13% in het hoogste tempo. **De maximale absolute reductie is 60.000 vluchten per jaar.**

Deze geschatte reductie komt precies overeen met de reductie die de Nederlandse regering al enkele maanden nastreeft, namelijk een reductie van het aantal vliegbewegingen op Schiphol van 500.000 naar 440.000. Met één voordeel voor de Nederlandse overheid: het risico op de toorn van de Europese Commissie wordt geminimaliseerd.

Tweede uittreksel

Ongeveer 60% van de vermindering van het aantal passagiers dat via Schiphol overstapt, zal worden omgeleid naar een andere buitenlandse hub, 20 tot 40% zal nu een rechtstreekse vlucht nemen en **de resterende 0 tot 20% zal minder vluchten nemen.**

Dus volgens dit onderzoek zal meer dan 80% van de passagiers die niet langer gebruik zullen maken van Schiphol toch blijven vliegen.

In tegenstelling tot wat de Nederlandse regering beweert, zal de voorgestelde maatregel de uitstoot van broeikasgassen niet significant verminderen, maar alleen maar verplaatsen.

Het bewijs dat als een maatregel om de CO2-uitstoot te verminderen niet op internationaal niveau wordt genomen, deze ineffectief is.

> **China heeft de komende twintig jaar 8.560 vliegtuigen nodig**

(bron Journal de l'Aviation) 20 september - **De Chinese markt blijft een prioriteit voor vliegtuigbouwers. Boeing heeft zojuist een bijgewerkte prognose gepubliceerd voor de behoefte van het land in de komende twintig jaar, waarin deze wordt geschat op 8.560 vliegtuigen, oftewel 20% van de wereldwijde vraag in die periode.** Daarbij komen nog onderhoudsbehoeften ter waarde van 675 miljard dollar.

De Amerikaanse vliegtuigbouwer legt uit dat de sterke vraag op de binnenlandse markt - die zeer snel is teruggekeerd naar het niveau van voor de crisis en over twintig jaar de grootste binnenlandse markt ter wereld zou moeten zijn - en de economische groei van China - die ondanks de problemen boven het wereldwijde gemiddelde blijft - deze groei van de luchtvaart in het land zullen stimuleren.

Verwacht wordt dat de Chinese vloot tegen 2042 verdubbeld zal zijn tot bijna 9.600 in gebruik zijnde vliegtuigen.

Tussen nu en dan kunnen er 6.470 vliegtuigen met één gang worden geleverd, naast 1.550 vliegtuigen met een brede romp. Er komen ook 350 regionale vliegtuigen en 190 vrachtvliegtuigen. **Boeing schat dat het overgrote deel van deze nieuwe vliegtuigen zal worden gebruikt om de groei van het verkeer op te vangen, terwijl slechts een derde van de leveringen is bedoeld om de vloot te vernieuwen**

(...)

Mijn commentaar: Ik nodig u uit om mijn vorige nieuwsbrief ([nieuwsbrief nr. 930](#)), Dossier: Luchtvervoer in 2050, te (her)lezen.

Volgens de voorspellingen zal het verkeer in Azië tussen 2015 en 2050 met een factor 7 toenemen, vergeleken met een toename van "slechts" 70% in Europa over dezelfde periode!

> **Vliegtuigmotoren: Safran zal niet profiteren van de tegenslagen van Pratt & Whitney**

(bron Les Echos) 22 september - **Safran is niet van plan om de tegenslagen van Pratt & Whitney aan te grijpen om zijn marktaandeel in vliegtuigmotoren voor de middellange afstand te vergroten. Niet uit grootmoedigheid, maar omdat de Franse motorenfabrikant, die binnen CFM is geassocieerd met General Electric, zijn handen al vol heeft aan zijn huidige orderportefeuille en een marktaandeel van 70% in 2022.**

De CEO, Olivier Andriès, maakte dit vrijdag duidelijk tijdens een bijeenkomst met de

Franse luchtvaartpersvereniging AJPAE. We willen ons marktaandeel niet vergroten," zei hij. We hebben al 60% van de orderportefeuille en 70% van de orders voor 2022. Onze Leap-motor is de facto de voorkeursmotor. Maar de markt wil dat de concurrentie doorgaat. En ik twijfel er niet aan dat onze concurrent erin zal slagen zijn problemen op te lossen", legt hij uit.

Een Amerikaanse concurrent in beroering

In de afgelopen weken zijn de problemen van Pratt & Whitney verergerd. De Amerikaanse motorfabrikant, die 40% van de Airbus A320neo uitrust, werd al geconfronteerd met aanhoudende problemen van voortijdige slijtage en kondigde afgelopen juli de terugroeping aan van zo'n 3.000 motoren, mogelijk getroffen door een andere fabricagefout. Tot 650 Airbus A320's zouden tegen eind 2024 aan de grond gehouden kunnen worden.

Dit zou meer luchtvaartmaatschappijen kunnen aanmoedigen om voor hun Airbus A320's CFM-motoren te kiezen in plaats van Pratt & Whitney-motoren (in gedachten houdend dat CFM de exclusieve rechten heeft voor de B737). In het verleden zijn al verschillende grote klanten overgestapt van Pratt & Whitney naar CFM, waaronder Indigo uit India, dat de grootste klant van de A320 is geworden, en Qatar Airways

(...)

Maar de CEO van Safran blijft liever voorzichtig na 2025 en komt niet met cijfers.

Vooraf omdat **Safran**,

hoewel vliegtuigmotoren de belangrijkste inkomstenbron van de groep blijven, **ook andere belangen heeft en duidelijk het aandeel van zijn andere activiteiten wil vergroten door middel van overnames.**

Na de overname van de gieterij Aubert & Duval (samen met Airbus en het Tikehau-fonds) en de activiteiten op het gebied van elektrische systemen voor de luchtvaart van Thales, is Safran begonnen met de overname van de luchtvaartactiviteiten van Air Liquide en, meer recentelijk, de activiteiten op het gebied van flight controls van Collins Aerospace, voor een bedrag van 1,8 miljard dollar. Onze strategie is om nummer één of twee in de wereld te worden voor alle kritische luchtvaartapparatuur", legt de CEO van Safran uit. Dit is waar de technologische toetredingsdrempels het hoogst zijn.

Mijn commentaar: Lees het commentaar na het volgende artikel.

> Vliegtuigproductie: Safran dicht bij overeenkomst met Airbus en Boeing voor 2025

(bron La Tribune) 22 september - Hoewel de spanningen in de toeleveringsketen van de luchtvaartsector aanhouden, lijken de discussies tussen Airbus en Safran over het verhogen van de productiesnelheid tot bedaren te zijn gekomen. **In 2021 en 2022 luidde Olivier Andriès, CEO van de Safran-groep, meermaals de noodklok**

over het vermogen van onderaannemers om aan de hoge eisen van de Europese vliegtuigbouwer te voldoen. Ondervraagd op vrijdag tijdens een bijeenkomst met de Association of Professional Journalists in Aeronautics and Space (AJPAE), leek hij veel minder rancuneus over het onderwerp, ook al zijn er nog steeds gesprekken gaande om een tempo voor 2025 vast te stellen met zowel Airbus als Boeing.

"Vandaag **zitten we op één lijn met de vliegtuigbouwers voor 2023 en 2024. We zijn in gesprek voor 2025 en we zitten op één lijn**", zei Olivier Andriès, verwijzend naar het productietempo van zijn LEAP-motor (via de joint venture CFM International) enerzijds en de programma's voor middellangeafstandsvliegtuigen die erdoor worden aangedreven anderzijds, namelijk de Airbus A320 NEO (motoroptie) en de Boeing 737 MAX (eenmotorig).

Na een sterke vertraging tijdens de gezondheidscrisis verhogen de twee fabrikanten nu snel hun productietempo, dankzij de zeer sterke vraag van luchtvaartmaatschappijen.

Het ziet ernaar uit dat er tegen het einde van het jaar een overeenkomst wordt bereikt. En dat werd waarschijnlijk ook tijd. Ondanks intensieve discussies kondigde Olivier Andriès al in april 2022 aan dat hij een akkoord had bereikt met Airbus over het aantal motoren dat in 2024 moet worden geleverd. Dat is 20 maanden voor het begin van het boekjaar. Vandaag zijn we nog maar 15 maanden verwijderd van het begin van 2025.

Het tijdschema is des te dringender omdat Airbus zich blijft inspannen om de productie te verhogen. De vliegtuigbouwer streeft naar een gemiddelde productie van 65 A320 NEO-vliegtuigen per maand tegen 2024. Tegelijkertijd volgt Boeing een traject dat het van de huidige 38 737 MAX-toestellen per maand naar minstens 50 per maand moet brengen tegen eind 2024, begin 2025, zoals Olivier Andriès heeft bevestigd. Oorspronkelijk mikte de Amerikaanse fabrikant op dit doel voor 2025-2026.

(...)

Safran (...) heeft in de eerste helft van 2023 785 LEAP-motoren geproduceerd, een stijging van 69% ten opzichte van dezelfde periode in 2022. Het doel is een toename van 50% over het jaar, of ongeveer 1.700 motoren. En volgend jaar zou het logischerwijs moeten streven naar 2.000 motoren en meer.

Wat de toekomst betreft, is het hoofd van de Safran-groep van mening dat het belangrijk is om het paard niet achter de wagen te spannen: "Voordat we praten over wat er in 2026 of 2027 kan gebeuren, moeten we onszelf op één lijn brengen, alles in het werk stellen en ons richten op het leveren van het aantal motoren waar onze klanten van vliegtuigbouwers de komende twee jaar om vragen. Hij weet dat dit aanleiding zal geven tot een grote nieuwe onderhandelingsronde, waarbij Airbus ernaar streeft om tegen die tijd productieratio 75 te bereiken. Dat zou 900 vliegtuigen per jaar betekenen, een ongekend aantal in de commerciële luchtvaart.

Dit vereist een toeleveringsketen die op volle toeren draait, terwijl de

problemen nog steeds groot zijn, met hardnekkige knelpunten. Volgens de CEO van Safran zijn deze problemen "nog lang niet opgelost" en "zullen ze waarschijnlijk tot ver in 2024 duren". **"Het is een probleem dat de hele industrie treft, zowel vliegtuig- als motorfabrikanten.** We blijven in een moeilijke situatie, met **problemen stroomopwaarts in de keten, met de levering van grondstoffen, smeden, werving, etc."** analyseert Olivier Andriès. Aan de andere kant is hij blij met de verbetering op het gebied van elektronische componenten, "waar de zaken zich lijken te stabiliseren en de problemen nu meer achter ons liggen". Dit is een voorbeeld van een terugkeer naar een "quasi-normale" situatie voor een sector die de afgelopen jaren zwaar is getroffen, iets wat op dit moment relatief zeldzaam is.

***Mijn commentaar:** CFM International, een joint venture tussen het Franse Safran en het Amerikaanse General Electric, produceert motoren voor middellangeafstandsvliegtuigen voor Airbus (Leap-1A-motor), Boeing (Leap-1B) en het Chinese Comac (Leap-1C).*

Zijn concurrent in dit marktsegment, Pratt & Whitney, drijft alleen bepaalde Airbus-vliegtuigen aan.

Dit laat zien hoe cruciaal het is voor vliegtuigfabrikanten om overeenkomsten te sluiten met CFM. Vooral omdat de problemen met de toeleveringsketen in de luchtvaart waarschijnlijk niet voor het einde van 2025 zijn opgelost.

> **Handbagage, een onmisbaar item voor reizigers?**

(bron: La Quotidienne) 25 september - Op **woensdag stemde de Commissie verzoekschriften van het Europees Parlement (PETI) voor een resolutie die oproept tot harmonisatie van de maten en gewichten van bagage, zodat alle luchtvaartmaatschappijen die in de EU actief zijn dezelfde normen hanteren.** De resolutie sluit ook aan bij de uitspraak van het HvJEU **waarin wordt erkend dat handbagage een "onmisbaar element" is van passagiersvervoer.**

De resolutie dringt er bij de landen op aan om ervoor te zorgen dat de uitspraak van het Europese Hof wordt nageleefd. Ze moeten er ook voor zorgen dat luchtvaartmaatschappijen transparante informatie geven over prijzen en vluchttijden.

"Lagekostenmaatschappijen doen zaken met ticketprijzen door de toeslag voor handbagage te verbergen tot het einde van de aankoop.

Europa heeft zich hierover al uitgesproken, maar de lidstaten blijven toestaan dat luchtvaartmaatschappijen met prijzen spelen en reizigers bedriegen. Dit moet stoppen", zei Europarlementariër Jordi Cañas (Ciudadanos).

Op dit moment krijgen passagiers die de toeslag die sommige luchtvaartmaatschappijen vragen niet betalen een boete bij de boarding gate voor het meenemen van handbagage.

In de resolutie wordt opgeroepen om een einde te maken aan deze praktijk voor consumenten.

De tekst roept de Commissie ook op om EU-brede wetgeving op te stellen die de harmonisatie van de afmetingen en het gewicht van handbagage regelt, aangezien dit aspect niet wordt beschreven in het arrest van het HvJEU.

Volgens de tekst brengt het verschil in normen tussen de ene en de andere luchtvaartmaatschappij extra verborgen kosten met zich mee voor passagiers, waardoor het voor hen moeilijk wordt om de beste deal te kiezen. Deze praktijk kan als onrechtmatig worden beschouwd, vooral met het oog op aansluitende vluchten en de mogelijkheid dat een passagier op dezelfde dag met verschillende luchtvaartmaatschappijen met verschillende normen moet reizen.

Bovendien wordt de aandacht gevestigd op andere mogelijke verborgen kosten, zoals de toewijzing van zitplaatsen, die het voor de consument moeilijk maken om vooraf de uiteindelijke kosten van het ticket te kennen.

***Mijn commentaar:** De resolutie over handbagage moet nu het onderwerp worden van een communautaire wet, die het gewicht, de afmetingen en de hoeveelheid vrije bagage moet vastleggen.*

Het lijkt geen twijfel dat de lagekostenmaatschappijen er alles aan zullen doen om deze beslissing tegen te houden.

Opmerking: het is de taak van de Commissie verzoekschriften om te reageren op alle verzoekschriften die aan haar worden gericht en om, voor zover mogelijk, een buitengerechtelijke oplossing voor te stellen voor de legitieme zorgen van indieneren over kwesties die betrekking hebben op de beleidsterreinen van de Unie.

Beurs persoverzicht

> Olie nog steeds gedreven door voorspellingen van groot aanbodtekort

(bron AFP) 14 september - **De olieprijsen bleven stijgen**, ondanks de toename van de ruwe voorraden in de Verenigde Staten, met de markt gericht op voorspellingen van zowel het IEA [Internationaal Energie Agentschap] als de OPEC van een groot wereldwijd aanbodtekort tegen het einde van het jaar.

(...) "**De oliemarkt lijkt resoluut krap voor de komende twee of drie kwartalen**, met aanhoudende aanbodbeperkingen tegen een achtergrond van een sterke vraag", aldus ANZ-analisten.

(...) Uit

het wekelijkse rapport van het agentschap bleek dat de commerciële ruwe olievoorraden vorige week met 4 miljoen vaten zijn gestegen, veel meer dan de 2,5

miljoen vaten die analisten hadden verwacht, volgens een consensus van Bloomberg.

(...) Het

Internationaal Energieagentschap (IEA) verwacht een "aanzienlijk aanbodtekort" van olie in het vierde kwartaal van 2023, volgens zijn op woensdag gepubliceerde maandelijkse rapport.

(...)

Mijn commentaar: Om de cijfers in het artikel te kunnen beoordelen, moet je bedenken dat de wereldolieproductie in 2023 ongeveer 102 miljoen vaten (of 16 miljard liter) per dag zal bedragen.

Dit is een stijging van 1,4 miljoen ten opzichte van 2019 vóór de Covid-19 pandemie. De groei in 2023 wordt voornamelijk gedomineerd door de regio Azië-Stille Oceaan (+1,6 miljoen vaten olie), en voor bijna de helft door China (+900.000).

Einde persoverzicht

> **Het aandeel Air France-KLM en de olieprijs in de afgelopen zes maanden**

Cours

Pétrole Brent Pétrole Brent ▾

94.62 USD +0.37%

VALEUR INDICATIVE 88.67 EUR

▾



Mijn commentaar: De bovenstaande tabel (bron: Boursorama) vergelijkt de aandelenkoers van Air France-KLM (de rode lijn) en ruwe Brent-olie (de blauwe zone) over een periode van zes maanden.

Het is duidelijk dat in deze periode, wanneer de olie stijgt, de koers van het aandeel Air France-KLM daalt (en omgekeerd).

Ter herinnering: de luchtvaartmaatschappijen hadden in augustus te maken met

vergelijkbare dalingen:

- . IAG: -5,84%,
- . EasyJet: -10,20%,
- . Lufthansa: -7,40%,
- . Delta : -9,38%,
- . Air France-KLM: -8,80%.

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is maandag 25 september gesloten op **11,83 euro**. Het is deze week **-2,79% gedaald**. **De druk op de olieprijsen ligt aan de basis van deze daling.**

In twee maanden tijd heeft het aandeel Air France-KLM meer dan 30% verloren. Andere luchtvaartmaatschappijen staan er niet beter voor.

Het stond op €12,53 op 2 januari 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 19,23 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 24,00 euro, het laagste 11,0 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: Druk op de olieprijsen ligt ten grondslag aan deze daling.

Opmerking: De aandelenkoersen van Air France-KLM van vóór 31 augustus zijn met tien vermenigvuldigd om rekening te houden met de aandelenconsolidatie.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$1 naar \$132. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 2 tot \$ 93 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog. Die bedraagt nu 39 dollar, terwijl die vóór het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog.

Het is nu 39 dollar, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.

== citaat: Air France-KLM Group UNIVERSAL RECORDING DOCUMENT 2022, pagina 173 :

(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid ingevoerd waarbij het brandstofprijrisico systematisch werd afgedekt, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).

Aan het begin van de Oekraïense crisis, tegen een achtergrond van hoge volatiliteit en spanningen op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France-KLM Groep nieuwe afdekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico in verband met de ontkoppeling tussen indices die de prijs van ruwe olie weerspiegelen (Brent ICE) en indices die de prijs van geraffineerde producten weerspiegelen (Gasoil ICE en Jet CIF NWE)

beter af te dekken.

== einde citaat

Kortom, een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel).

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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

Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn commentaar: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.

Dit systeem is ook van toepassing op PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

Details

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

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Nicolas Foretz, PNC, directeur van Air France-KLM, als vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PNC en PS



Om Nicolas te schrijven: [bericht voor Nicolas Foretz](#).

Ten tijde van onze verkiezing kregen we de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie in Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)
mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.547 mensen ontvangen dit persoverzicht live