

Air France-KLM wil blijven groeien na twintig jaar huwelijk



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)

voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

N°970, 24 juni 2024

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

> Air France-KLM blijft groeien na twintig jaar huwelijk

(bron Les Echos) 20 juni 2024 - Er wordt gezegd dat een verstandshuwelijk langer duurt dan een liefdeshuwelijk, omdat het gebaseerd is op tastbare realiteiten. Twintig jaar na hun verbintenis zijn **Air France en KLM** hier een perfecte illustratie van.

Hoewel dit huwelijk nooit een groot liefdesverhaal is geweest, was de realiteit achter de overname van KLM door Air France in 2004 nog nooit zo tastbaar.

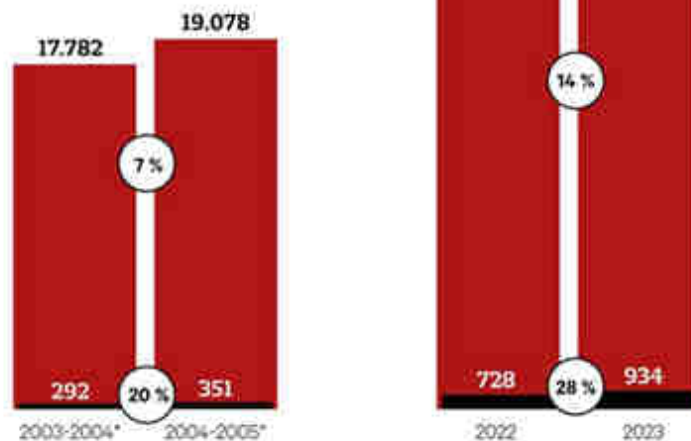
Niet alleen denkt niemand meer aan een scheiding, maar de twee echtelieden **lijken nu ook klaar voor een ménage à trois of quatre, naar het voorbeeld van hun burens.**

De cijfers spreken voor zich. "In 2003 bedroeg de gezamenlijke omzet van Air France (12,68 miljard) en KLM (6,48 miljard) 19,16 miljard euro. Twintig jaar later bedraagt de omzet van de Air France-KLM groep meer dan 30 miljard euro", aldus CFO Steven Zaat. De operationele winst is gestegen van 600 miljoen euro naar 1,8 miljard euro" en het aantal passagiers van 66 miljoen naar 93,5 miljoen.

Les chiffres clés d'Air France-KLM sur vingt ans

En millions d'euros

■ Chiffre d'affaires
■ Résultat net part du groupe
⊙ Evolution en %



*Exercices clos au 31 mars

SOURCE : SOCIÉTÉ

 LesEchos

(...)

Maar Air France-KLM is niet langer de leidende luchtvaartgroep die het in 2004 werd. In Europa heeft de Lufthansa-groep haar ingehaald en de IAG-groep zit haar op de hielen. Air France-KLM is ook niet meer de meest winstgevende. En op de wereldranglijst hebben veel andere luchtvaartmaatschappijen Air France-KLM ingehaald. Te beginnen met de grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, die destijds allemaal failliet waren.

Er is veel gebeurd sinds 2004", zegt Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM. Het aantal grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is gedaald van zes naar drie. Lufthansa heeft het heel goed gedaan met Swiss. Iets minder met Austrian en Brussels Airlines. IAG, dat al profiteerde van de meest winstgevende markt in Europa, met Londen en British Airways, heeft ook een aantal goede deals gesloten, met de overname van Iberia, Vueling en meer recentelijk Aer Lingus. We hebben ook de opkomst gezien van de Golfmaatschappijen, Turkish Airlines en Chinese luchtvaartmaatschappijen".

Een lange periode waarin Air France-KLM, gehinderd door Frans-Nederlandse ruzies, worstelde om zich te organiseren. Twee pogingen om Alitalia in handen te krijgen liepen op een mislukking uit, terwijl binnen Air France het verzet van de

belangrijkste pilotenvakbond tegen de ontwikkeling van Transavia uitdraaide op een openlijke crisis.

(...)

Het inhaalproces lijkt aan de gang. Onder leiding van Ben Smith heeft de groep al de grootste externe groei-operatie sinds de overname van KLM ondernomen, door een belang van 19,9% te nemen in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS.

De deal moet nog worden goedgekeurd door de Europese Commissie, maar het heeft er al toe geleid dat SAS de Star Alliance van Lufthansa en United verlaat en toetreedt tot de Skyteam alliantie van Air France-KLM en Delta. En hoewel SAS voorlopig een onafhankelijke luchtvaartmaatschappij blijft, voorziet de overeenkomst in de mogelijkheid dat Air France-KLM na twee jaar een meerderheidsbelang verwerft

(...).

Op lange termijn ligt een uitbreiding van de groep dus in het verschiet. En in de tussentijd zouden er ook andere consolidatieoperaties kunnen plaatsvinden.

Internationaal **blijft Air France-KLM geïnteresseerd in TAP-Air Portugal** en haar Zuid-Amerikaanse netwerk, ook al is het privatiseringsproces door de nieuwe Portugese regering opgeschort.

In cargo is de groep ook nog steeds op zoek naar een extra partner na het mislukken van de alliantie met CMA CGM. "Als het even kan in Azië", zegt

Adriaan Den Heijer, hoofd vracht van Air France-KLM. De groep heeft wel een partner in China, met China Eastern in haar aandelenpakket, maar deze commerciële samenwerking moest worden opgeschort vanwege het verbod voor Europese luchtvaartmaatschappijen om over Rusland te vliegen.

Air France-KLM wil mogelijk ook een inhaalslag maken op de intra-Europese markt door een low-cost luchtvaartmaatschappij over te nemen. Voorlopig zijn de plannen van de twee entiteiten van de groep, Transavia France en Transavia Holland, beperkt tot het terugwinnen van de door Air France vrijgekomen slots op Orly voor de eerste en het vernieuwen van de volledige vloot om deze compatibel te maken met de nieuwe geluidsnormen op Amsterdam-Schiphol voor de tweede. Er liggen geen uitbreidingsplannen in Europa op tafel, terwijl alle andere low-cost maatschappijen hun bases buiten hun thuisluchthavens en -landen hebben uitgebreid. **Om kansen te kunnen grijpen en de nodige financiële partners aan te trekken, moet Air France-KLM**

echter al in staat zijn om voldoende winstgevendheid te genereren. Met een marge van 5,4% in 2023 is dat nog niet het geval. Onze eerste prioriteit blijft het genereren van voldoende winstgevendheid op de lange termijn", benadrukt Benjamin Smith. Om dit te bereiken, hebben **we onszelf een marge van 8% ten doel gesteld.** Dit is vóór consolidatie en eventuele overnames moeten verenigbaar zijn met deze winstgevendheidsdoelstelling.

De andere noodzakelijke voorwaarde is de steun van de Europese Commissie,

die altijd zeer voorzichtig **is** met consolidatieoperaties die de concurrentie kunnen beperken, zoals blijkt uit de problemen van Lufthansa bij de aankoop van ITA Airways.

(...)

Mijn commentaar: De financiële prestaties van Air France-KLM waren de afgelopen twintig jaar opmerkelijk, met aanzienlijke stijgingen in omzet en nettowinst.

Het lijkt nu geen twijfel meer dat beide luchtvaartmaatschappijen van de fusie hebben geprofiteerd.

Voor Air France-KLM is de vraag niet langer of de groep in de toekomst andere luchtvaartmaatschappijen zal integreren, maar wanneer, met wie en onder welke voorwaarden dit zal gebeuren.

De Lufthansa groep is verder gevorderd dan de Air France-KLM groep in dit consolidatieproces, met een groter aantal maatschappijen onder haar beheer, waaronder Swiss Air, Brussels Airlines, Austrian Airlines.

Goed om te weten:

De structuren van de Air France-KLM en IAG-groepen zijn vergelijkbaar, met een holding (die geen luchtvaartmaatschappij is) die eigenaar is van de luchtvaartmaatschappijen. Elke dochteronderneming heeft inspraak in de besluitvorming.

Dit is niet het geval bij de Lufthansa-groep. De moedermaatschappij is een luchtvaartmaatschappij (Lufthansa) die andere luchtvaartmaatschappijen bezit. Lufthansa is vrijwel de enige besluitvormer.

> **Zijn Boeing en Airbus misleid door valse certificaten?**

(bron Capital) 18 juni 2024 - Vliegen Boeing- en Airbus-vliegtuigen gevaarlijk met niet-conforme onderdelen? Volgens de New York Times **onderzoekt de Amerikaanse toezichthouder voor de burgerluchtvaart (FAA) momenteel vervalste titaniumonderdelen van een Chinese leverancier** die mogelijk zijn gebruikt door de twee lucht- en ruimtevaartgiganten. Volgens ons rapport ging het metaal in kwestie vergezeld van documenten met valse informatie, geschreven door een werknemer.

Deze vervalste documenten zijn ook het onderwerp van een intern onderzoek bij onderaannemer Spirit AeroSystems, die 737 en 787 rompen levert aan Boeing en A220 vleugels aan Airbus, volgens de gespecialiseerde media Air Journal op zaterdag 15 juni. Het titanium zou zijn verwerkt in de 737 en 787 Dreamliners van Boeing en de A220's van Airbus, gebouwd tussen 2019 en 2023. Voorlopig is het onmogelijk om het exacte aantal betrokken vliegtuigen vast te stellen.

Het onderzoek van de Amerikaanse toezichthouder werd gestart na de ontdekking van kleine gaatjes in het titanium materiaal veroorzaakt door corrosie. Volgens Spirit AeroSystems betreft het **probleem slechts één partij titanium**. "De documentatie is vervalst", zei een woordvoerder van de onderaannemer. Hij voegde eraan toe: "Het titanium is van goede kwaliteit. Wat ons betreft is er geen veiligheidsprobleem. Maar we kunnen de herkomst van het metaal niet achterhalen.

Na deze onthullingen besloot Boeing het titanium te verwijderen uit de nog niet geleverde vliegtuigen. Hoe zit het met de vliegtuigen die momenteel in gebruik zijn? Het bedrijf heeft ons verzekerd dat ze "veilig kunnen blijven vliegen". "De tests die in dit stadium zijn uitgevoerd, hebben aangetoond dat de juiste titaniumlegering is gebruikt", aldus de Amerikaanse vliegtuigbouwer. Airbus van zijn kant zei dat "het vermogen van de A220 om te vliegen intact was". Air Journal herinnert zich dat luchtvaartmaatschappijen vorig jaar vliegtuigen aan de grond moesten houden na onthullingen van motorfabrikant CFM International over duizenden onderdelen die met vervalste documenten waren verkocht door een Britse distributeur.

***Mijn commentaar:** Achter deze affaire schuilt waarschijnlijk een probleem van beschikbaarheid van grondstoffen.*

Ik heb al de gelegenheid gehad om dit probleem breder aan te pakken in de context van de energietransitie, met name in [Nieuwsbrief 943](#).

De lage beschikbaarheid van grondstoffen is een van de redenen voor het tekort aan vliegtuigonderdelen.

Hierover legde de vertegenwoordiger van Airbus op het Paris Air Forum uit dat Airbus, om onderbrekingen in de productielijnen te vermijden, kritieke grondstoffen aankocht en ze vervolgens verdeelde over al zijn leveranciers.

Hij noemde staal, aluminium en titanium. Voor de goede orde: er zijn meer dan 200 staalsoorten nodig voor de productie van een Airbus.

Voor meer informatie over de grondstoffenbehoeften nodig ik je uit om de [lezing "Energie versus grondstoffen: is de overgang echt mogelijk?" van Olivier Vidal, een onderzoeker aan het CNRS in Grenoble](#), te beluisteren of nog eens te beluisteren.

Hij presenteert verschillende energietransitiescenario's.

In elk scenario is de behoefte aan aluminium, koper, staal en beton aanzienlijk. Zo veel zelfs dat in twee van de drie scenario's de bekende reserves ontoereikend zijn, maar verbeterde recyclingprocedures voor deze materialen volstaan.

Het derde scenario, dat alle vormen van energie verbiedt behalve hernieuwbare elektriciteit, is onrealistisch. De koperreserves zouden niet voldoende zijn.

> Air France KLM: nog steeds de dupe van gebrek aan reserveonderdelen

(bron Boursier) 17 juni 2024 - Tegen de stroom in verloor Air France KLM nog eens 3% tot €9,4 aan het einde van de handel in Parijs. **Net als de meeste van haar concurrenten blijft de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij last houden van knelpunten in haar toeleveringsketen.** "We hebben vliegtuigen die onderdelen missen, cabines die onderdelen missen, motoren die onderdelen missen," vertelde Ben Smith op een bedrijfsevenement. **"Of deze vliegtuigen moeten aan de grond gehouden worden of we moeten meer geld uitgeven om de onderdelen zelf te reviseren of opnieuw te maken.** Het is dus erg frustrerend", benadrukte de CEO van de luchtvaartmaatschappij, geciteerd door Bloomberg.

De directeur benadrukte dat de schuifdeuren die van een business class kooi een afgesloten cocon maken een foutgevoelig element zijn, waardoor de luchtvaartmaatschappij geen tickets kan verkopen voor een aantal van haar meest lucratieve stoelen. En het is **onwaarschijnlijk dat de situatie de komende maanden weer normaal wordt.** De baas van Airbus, Guillaume Faury, zei deze maand dat de beperkingen in de toeleveringsketen de sector waarschijnlijk 2 tot 3 jaar zullen achtervolgen. **Ook de International Air Transport Association verwacht dat de problemen tot 2026 zullen aanhouden.**

Vanwege de problemen met de levering van reserveonderdelen heeft Air France-KLM besloten om in de zomer dubbel zoveel reservetoestellen beschikbaar te hebben als vorig jaar, aldus Ben Smith. De maatschappij repareert ook vliegtuigen, zoals ovens, die normaal gesproken vervangen zouden worden. "Dit kost ons meer geld, meer tijd en het is niet ideaal omdat ze vaker stuk gaan".

Ondertussen, met geruchten over fusies en overnames in de sector, zei Ben Smith dat AF-KLM op zoek kan gaan naar mogelijkheden zolang ze de middellangetermijndoelstelling van een operationele marge van 8% niet in gevaar brengen.

Mijn commentaar: Het gebrek aan beschikbaarheid van reserveonderdelen baart zorgen (zie vorig artikel over het tekort aan grondstoffen).

Hoewel de terugkeer naar de normale situatie aanvankelijk gepland was voor 2025, wordt nu een verdere vertraging van twee tot drie jaar voorzien.

Luchtvaartmaatschappijen voelen de knel en worden gedwongen om hun aanbod te verminderen.

> Transavia wil profiteren van vertrek Ryanair om zich in Bordeaux

te vestigen

(bron Les Echos) 19 juni 2024 - Ook het luchtvervoer verafschuwt een vacuüm.

Ryanair is nog niet helemaal weg uit Bordeaux, en nu al vechten de kandidaten om hun positie. En niet de minste. De laatste gegadigde is niemand minder dan Transavia France, de lagekostendochter van Air France, die de mogelijkheid onderzoekt om een vliegtuig te baseren op de luchthaven van Mérignac.

De algemeen directeur van Transavia France, Olivier Mazzucchelli, maakte dit dinsdag zelf bekend tijdens een persconferentie ter gelegenheid van de 20e verjaardag van Air France-KLM. "We bestuderen de mogelijkheid om routes te openen in Bordeaux en daar een vliegtuig te baseren", zei hij.

De beslissing om een vliegtuig te baseren in Bordeaux is echter nog niet genomen, voegde hij eraan toe. **De prioriteit van Transavia France blijft om de slots op te vullen die vrijkomen door het geleidelijke vertrek van Air France uit Orly.** "Dit blijft onze prioriteit tot 2026 [de datum waarop de laatste binnenlandse vluchten van Air France op Orly zullen stoppen met NDLR], maar als we naar Bordeaux kunnen komen, hoe eerder hoe beter", benadrukte Olivier Mazzucchelli.

Afgelopen mei kondigde Ryanair haar besluit aan om al haar vluchten vanuit Bordeaux te schrappen met ingang van de volgende winterdienstregeling, begin november, omdat ze geen overeenstemming had bereikt met de lokale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de luchthaven over de kortingen die ze tot nu toe had ontvangen voor haar drie vliegtuigen die in Bordeaux waren gestationeerd. In 2021 raamde een rapport van het regionale auditkantoor de waarde van deze overheidssteun op enkele miljoenen euro per jaar.

Het hoofd van Transavia France heeft duidelijk gemaakt dat hij niet dezelfde subsidies zal vragen als Ryanair om vanuit Bordeaux te opereren...

Zonder echter de mogelijkheid van financiële "prikkel" volledig uit te sluiten, in overeenstemming met de Europese regelgeving die overheidssteun en in de tijd beperkte kortingen op heffingen toestaat voor nieuwkomers op een luchthaven.

Als de komst van Transavia France naar Bordeaux wordt bevestigd, wordt de luchthaven van Mérignac de vierde regionale basis voor de appelgroene luchtvaartmaatschappij, na Nantes, Lyon en Montpellier.

(...)

Naast easyJet, dat al de grootste luchtvaartmaatschappij in Bordeaux is en komende winter nog meer vluchten zou kunnen toevoegen, zou de Catalaanse luchtvaartmaatschappij Volotea er een derde vliegtuig kunnen stationeren.

(...)

Mijn commentaar: In het begin van de jaren 2000 had Air France plannen om een "Iberische toegangspoort" te creëren in Bordeaux: het idee was om een hub te

creëren tussen Noord-Europa en de belangrijkste steden van Spanje en Portugal.

Als gevolg van de concurrentie van lagekostenmaatschappijen heeft Air France (dat Transavia nog niet had gelanceerd) het project opgegeven.

Het is in dit stadium nog te vroeg om een terugkeer naar een dergelijk project te overwegen, ook al zou de aanwezigheid van een Transavia-vliegtuig met basis in Bordeaux de opening van routes voor 'vrijtijdsreizigers' kunnen vergemakkelijken.

> **Waarom UBS haar aanbeveling voor Ryanair verlaagt**

(bron Les Échos) 18 juni 2024 - Zorgen over de luchtvaarttarieven - vooral in de zomer -, de toegenomen capaciteit in de sector, de wens om verder weg te reizen, de mogelijkheid om brandstofkosten door te berekenen, enz. Analisten van UBS hebben besloten om hun ramingen voor de winst per aandeel van Ryanair voor 2025 en 2026 te verlagen, met respectievelijk 14% en 4%.

"We zien de gemiddelde tarieven in de eerste en tweede helft met ongeveer 5% j-o-j dalen, voor een opleving in 2026 van ongeveer 3%," schrijven ze, en betreuren dat **"recente commentaren en richtlijnen over de zomertarief trends teleurstellend waren, gezien de uitspraken van sommige low-cost luchtvaartmaatschappijen en aanbieders van pakketreizen."**

Hoewel ze blijven geloven dat **Ryanair de winnaar op middellange termijn zou moeten zijn in de kortereafstandssector**, kiezen de analisten voorlopig voor voorzichtigheid en verlagen ze hun aanbeveling van 'kopen' naar 'neutraal'.

Hun **koersdoel is verlaagd naar €20, vergeleken met €24 eerder**. Op de beurs voelt de koers van het aandeel van de Ierse lagekostenmaatschappij de pijn, met een daling van 2,2% tot €16,35 op het middaguur. Sinds 1 januari is het met 14,3% gedaald.

Mijn commentaar: Analisten straffen Ryanair op de korte termijn.

Maar de relevantie van het low-cost kortereafstandsmodel kan binnenkort in twijfel worden getrokken.

De strijd tegen klimaatverandering zou ertoe kunnen leiden dat banken hun investeringen in bedrijven als Ryanair, een van de tien grootste vervuilers van Europa, opnieuw gaan evalueren.

Zal Ryanair bovendien kunnen blijven rekenen op langetermijnsubsidies, die

momenteel een aanzienlijk deel van zijn inkomsten uitmaken?

> De rampzalige hoorzitting van de Boeing-baas voor de Amerikaanse Senaat: "Waar wordt u voor betaald?"

(bron Le Monde) 19 juni 2024 - **Hoopte hij de hartstocht van de senatoren die hem ondervroegen te sussen?** Hoe dan ook, Dave Calhoun, CEO van Boeing sinds 2020, begon zijn hoorzitting in de Senaat op dinsdag 18 juni door zich tot het publiek te wenden en zich te verontschuldigen bij de families van de slachtoffers van de dubbele crash van het Boeing 737 MAX 8-model, op een Lion Air-vlucht in 2018 en een Ethiopian Airlines-vlucht in 2019, die foto's van hun dierbaren omhoog hielden. "Ik verontschuldig me voor de pijn die we hebben veroorzaakt, en ik wil dat u weet dat we volledig gemobiliseerd zijn, in hun nagedachtenis, om te werken en ons te richten op veiligheid voor zo lang als nodig is", begon de heer Calhoun.

Vanaf dat

moment ging het **bergafwaarts**, vooral omdat een klokkenluider nieuwe onthullingen had gedaan over tekortkomingen die voor de regelgevers verborgen waren gehouden. Heeft de heer Calhoun ooit klokkenluiders ontmoet? Nee. De senatoren suggereerden dat het een "goed idee" zou zijn. Hoeveel leidinggevendenden zijn er gestraft voor het opsporen van klokkenluiders? Hij weet het niet. Is hij een ingenieur, net als de klokkenluiders? "Ik ben geen ingenieur," antwoordt de CEO. Werd de schadevergoeding aan de slachtoffers ingehouden voor belastingdoeleinden of betaald door de verzekeraars? Meneer Calhoun heeft de details niet.

Tijdens de hele hoorzitting, de eerste sinds het incident met Alaska Airlines, legde de Boeing-voorzitter algemene verklaringen af, ook al werden de problemen met het ontwerp van de 737 MAX door de ingenieursbureaus verergerd door het industriële fabricageprobleem dat begin januari leidde tot het afscheuren van een kapdeur van een 737 MAX 9 van Alaska Airlines - de schroeven die waren verwijderd voor een reparatie waren niet teruggeplaatst.

Onlangs werd bekend dat vervalst titanium, geproduceerd door een obscure Chinese onderaannemer, was gebruikt in de romp van Boeing- en Airbus-vliegtuigen, maar Boeing was hier niet van op de hoogte omdat het materiaal werd geleverd door een leverancier van leveranciers. "Onze cultuur is verre van perfect, maar we ondernemen actie en boeken vooruitgang," herhaalde Calhoun. "U en uw raad van bestuur hebben een plicht tegenover uw aandeelhouders, maar zij zullen zeer slecht worden bediend als u er niet in slaagt om de feiten recht te zetten en de hoofdoorzaak van deze gebrekkige veiligheidscultuur aan te pakken," zei de Democratische senator uit Connecticut en voorzitter van de hoorzitting Richard Blumenthal aan het begin.

De laatste druppel kwam van de Republikeinse senator Josh Hawley uit Missouri, die de heer Calhoun vroeg of hij zijn salaris van 32,8 miljoen dollar (ongeveer 30,6 miljoen euro) wel verdiende. "Dat is een stijging van 45%," zei

Hawley. "Waar krijgt u voor betaald?" vroeg de senator, die zijn grieven opsomde tegenover de sussende antwoorden van de CEO.

"Er loopt een onderzoek naar u voor het vervalsen van 787 inspectierapporten. Boeing wordt strafrechtelijk onderzocht voor de vlucht van Alaska Airlines. U wordt onderzocht door het Ministerie van Justitie voor criminele samenzwering om de FAA [Federal Aviation Administration] te

bedriegen. Dit valt allemaal binnen uw mandaat", beschuldigde de senator, die eindigde met uit te leggen waarvoor de heer Calhoun volgens hem betaald werd.

"U concentreert zich op waarvoor u bent aangenomen, namelijk om geld te besparen. U elimineert veiligheidsprocedures. U valt uw werknemers aan. U schrapt banen omdat u zoveel mogelijk winst uit dit bedrijf probeert te halen. U buit Boeing uit tot op het bot," beschuldigde Hawley, die de baas uiteindelijk vroeg waarom hij geen ontslag had genomen.

"Senator, daar blijf ik bij. Ik ben er trots op dat ik deze baan heb aangenomen. Ik ben trots op onze staat van dienst op het gebied van veiligheid," waagde Calhoun het erop. "Eerlijk gezegd, meneer, vind ik het een aanfluiting dat u uw baan nog steeds heeft," zei de senator.

De spanning blijft hoog terwijl het Ministerie van Justitie zich voorbereidt om te beslissen of er een strafrechtelijke procedure tegen het bedrijf wordt gestart. Ondertussen is Boeing op zoek naar een opvolger voor de heer Calhoun, die aan het eind van het jaar aftreedt, maar er is geen tekort aan kandidaten. General Electric-baas Larry Culp, die het voormalige conglomeraat met succes in drieën heeft gesplitst en aan het hoofd staat van de divisie vliegtuigmotoren, heeft gezegd dat hij bij GE blijft. David Gitlin, de huidige CEO van fabrikant Carrier Global en voorheen van United Technologies, heeft gevraagd om zijn naam te schrappen van de lijst met gegadigden. Intern is Stephanie Pope, de nieuwe COO, geen ingenieur. "De zoektocht naar een nieuwe CEO bij Boeing is op een hobbelige weg beland", kopte de Wall Street Journal bescheiden.

Mijn commentaar: Dave Calhoun is sinds 2020 CEO van Boeing, net na de dodelijke ongelukken van 2018 en 2019, die 346 levens eisten.

Volgens La Croix (januari 2021) was het onder zijn mandaat dat Boeing in januari 2021 instemde met de betaling van een strafrechtelijke boete van 198,82 miljoen euro aan de Verenigde Staten, evenals 1,44 miljard euro aan compensatie aan de luchtvaartmaatschappijen die de 737 MAX bestelden en 500 miljoen voor een fonds om de nabestaanden van de slachtoffers van de ongelukken met Lion Air in oktober 2018 en Ethiopian Airlines in maart 2019 te compenseren.

Onder de voorwaarden van de overeenkomst, die Boeing formeel beschuldigt van samenzwering om fraude te plegen, had de groep ermee ingestemd om te blijven samenwerken met de autoriteiten in alle lopende of toekomstige onderzoeken en om

te voldoen aan bepaalde verbintenissen.

Het ministerie was van plan de procedure begin 2024 te staken als Boeing aan al zijn verplichtingen had voldaan.

=== einde citaat

Volgens Les Echos (maart 2024)

Deze overeenkomst uit 2021, die de families van de slachtoffers woedend maakte, was echter afhankelijk van de naleving door Boeing van volledige transparantie met betrekking tot de FAA in haar procedures voor veiligheidscontrole. Deze verbintenis heeft de vliegtuigbouwer echter niet in staat gesteld om een herhaling van defecten te voorkomen sinds 2021 en de spectaculaire gebeurtenis die plaatsvond aan boord van de Boeing van Alaska Airlines.

Vandaar dit onderzoek van het Department of Justice, om na te gaan of de vliegtuigbouwer zijn verplichtingen inzake veiligheidscontrole is nagekomen. Dit is zeker niet vanzelfsprekend, gezien het feit dat het technisch onderzoek al een ernstige nalatigheid aan het licht heeft gebracht - het ontbreken van bevestigingsbouten nadat het deurpaneel opnieuw was gemonteerd in de fabriek van Boeing in Renton - en dat de vliegtuigfabrikant zelf heeft toegegeven dat het niet in staat was om de documenten met betrekking tot deze werkzaamheden te verstrekken.

Als het onderzoek negatief zou uitvallen, zou Boeing een groot risico nemen. De Amerikaanse justitie zou de overeenkomst van 2021 kunnen annuleren, waardoor het concern kon ontsnappen aan strafrechtelijke vervolging voor de crashes van 2018 en 2019. De gevolgen voor de vliegtuigbouwer en zijn management zijn moeilijk voor te stellen.

=== einde citaat

> EU wil langeafstandsvluchten vrijstellen van nieuwe emissieregels

(bron: Reuters) 18 juni 2024 - **De Europese Commissie heeft plannen opgesteld om langeafstandsvluchten vrij te stellen van de regels voor het monitoren van hun niet-CO2-uitstoot**, nadat internationale luchtvaartmaatschappijen hadden gelobbyd voor een uitzondering, volgens documenten die zijn ingezien door Reuters.

De EU werkt momenteel aan plannen om luchtvaartmaatschappijen vanaf januari 2025 te **verplichten hun bijdrage aan klimaatverandering te monitoren en te rapporteren**, niet alleen met betrekking tot koolstofdioxide, maar ook roet, stikstofoxiden en waterdamp.

Volgens de Europese Autoriteit voor de veiligheid van de luchtvaart heeft de uitstoot van andere stoffen dan CO2 minstens zo'n grote invloed op de opwarming van de

aarde als de productie van CO2.

Een ontwerpvoorstel van de Commissie voor de nieuwe regels, gezien door Reuters, zou internationale vluchten - door de EU gedefinieerd als vluchten die vertrekken of landen in Europa vanaf niet-Europese bestemmingen - voor twee jaar **uitsluiten** van de regels voor het openbaar maken van emissies, en ze tot 2027 beperken tot vluchten binnen Europa.

(...)

De Commissie heeft deze uitsluiting niet gerechtvaardigd. **De vrijstelling weerspiegelt de huidige EU-regels** die luchtvaartmaatschappijen verplichten tot openbaarmaking en betaling van heffingen voor CO2-emissies die alleen op vluchten binnen Europa worden geproduceerd, hoewel deze regels in 2026 zullen worden herzien.

De voorgestelde nieuwe regels hebben de industrie verdeeld, waarbij de lobbygroep International Air Transport Association oproept tot een vrijstelling voor langeafstandsvluchten, terwijl de Europese low-cost maatschappijen Ryanair en easyJet vinden dat alle vluchten - inclusief internationale langeafstandsreizen - moeten worden opgenomen.

IATA zei dat het momenteel niet mogelijk is om de niet-CO2 emissies van een vlucht nauwkeurig te monitoren en dat de emissie monitoring vereisten van de EU vrijwillig moeten zijn en niet van toepassing op internationale vluchten. **"Elk voornemen om het toepassingsgebied uit te breiden naar internationale vluchten buiten de EU zou juridische problemen opleveren"**, zei Willie Walsh, directeur-generaal van IATA, in een brief aan de Europese Commissie in april, die Reuters heeft ingezien.

(...)

Mijn commentaar: ik ben verbaasd over de verklaring van het hoofd van de IATA: luchtvaartmaatschappijen verplichten om hun gasemissies (CO2 of andere) op te geven voor hun internationale vluchten buiten de EU kan juridische problemen opleveren.

Hoe kunnen hun decarbonisatie-inspanningen in deze context worden gecontroleerd?

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 21 juni op **9,352 euro**. Het is **deze week gedaald (-3,51%)**.

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023 en op 17,77 euro op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,09 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 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: De aandelenkoers van Air France-KLM heeft anderhalve maand lang regelmatig boven de €10 gestaan. Sinds de Europese verkiezingen is het met 10% gedaald.

Lufthansa, Ryanair en easyJet dalen al een maand. Alleen IAG is stabiel.

Gemengde prognoses voor de zomer hebben de stemming onder beleggers afgekoeld.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$3 gestegen naar \$106. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **met \$2 gestegen tot \$85 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.

Mijn nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Hij schommelt tussen 80 en 90 dollar.

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa is gestaag gedaald, geleidelijk van 120 naar 100 dollar.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van voor Oekraïne.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je 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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

Je kunt me al je 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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.598 mensen ontvangen dit persoverzicht live