

Air France-KLM versterkt haar aanwezigheid in Saoedi-Arabië op het gebied van connectiviteit en onderhoud



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)

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 994, 9 december 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](#) 

Ik deel de raison d'être van de Air France-KLM groep:

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

De brief van maandag

Inhoud :

Air France-KLM versterkt haar aanwezigheid in Saoedi-Arabië op het gebied van connectiviteit en onderhoud

Air France KLM : KLM woedend over besluit Nederlandse regering

Hoe de luchthaven van Bordeaux het vertrek van Ryanair al heeft ingehaald ondanks het schrappen van 39 routes

LATAM tekent duurzaamheidslening van \$300 miljoen

737 MAX: waarom de Amerikaanse rechtbanken Boeing bij de lurven grijpen

Aankoop van Spirit in Montoir-de-Bretagne: de meerderheid van de Airbus Atlantic-bonden is vóór

Corsair bevestigt zijn ommekeer met zijn eerste winst sinds 2018

Air Caraïbes en Air Antilles zwaar bestraft door de Franse mededingingsautoriteit voor illegale overeenkomst

Beurs van Parijs: Air France-KLM profiteert van motie van afkeuring, Safran te

voorzichtig bevonden door beleggers

> Air France-KLM versterkt haar aanwezigheid in Saoedi-Arabië op het gebied van connectiviteit en onderhoud

(bron Journal de l'Aviation) 4 december 2024

Mijn commentaar: Ik zal me concentreren op de overeenkomsten met betrekking tot de sector vliegtuigonderhoud.

Voor de Air France-KLM-groep is het van essentieel belang om de markt voor haar divisie Air France Industries KLM Engineering and Maintenance wereldwijd uit te breiden.

Voor Saudia, de in Jeddah gevestigde luchtvaartmaatschappij, maakt de versterking van de relaties deel uit van een voortdurende dynamiek, aangezien Saudia sinds 2012 lid is van de SkyTeam-alliantie.

Lees het artikel :

In de marge van het Frans-Saudische investeringsforum in Riyad **heeft de Air France-KLM groep verschillende overeenkomsten ondertekend om haar aanwezigheid in Saoedi-Arabië te versterken**. Ze zijn gericht op het verbeteren van de connectiviteit van het koninkrijk met Europa en het uitbreiden van de samenwerking op het gebied van vliegtuigonderhoud.

Air France bereidt de lancering voor van een nieuwe route tussen Parijs-Charles de Gaulle en Riyad. Deze route zal vanaf het zomerseizoen van 2025 worden geëxploiteerd door de Franse luchtvaartmaatschappij, met steun van het Saudi Air Connectivity Program van de regering.

Zodra deze route operationeel is, zullen alle luchtvaartmaatschappijen van de groep Saoedi-Arabië met hun eigen middelen bedienen, **naast de samenwerkingsovereenkomsten die binnen de SkyTeam-alliantie met Saudia zijn gesloten**. KLM verbindt Amsterdam al met Riyad en Dammam, terwijl Transavia de komende dagen vluchten naar Jeddah lanceert vanaf Parijs-Orly en Lyon.

Daarnaast is er **een memorandum van overeenstemming** ondertekend tussen de Air France-KLM-groep en Saudia, dat codeshare- en interliningovereenkomsten zal versterken en het aantal routes dat aan passagiers wordt aangeboden zal vergroten. Het memorandum voorziet ook in initiatieven om de activiteiten te optimaliseren en de klantervaring te verbeteren, zoals de gezamenlijke vestiging van de maatschappijen in de terminals van grote luchthavens.

De overeenkomst **omvat** ook **een onderhoudscomponent, waarbij Saudia aan AFI**

KLM E&M (Air France Industries KLM Engineering and Maintenance) een vast minimum van 50% van de onderhoudswerkzaamheden heeft toegekend voor haar GE90-motoren (die haar 37 Boeing 777-300ER's en vier 777F's aandrijven).

Saudia verbindt zich er ook toe een beroep te doen op de Groep voor alle toekomstige aanbestedingen voor MRO-diensten. Ten slotte zullen de twee partijen de haalbaarheid bestuderen van een joint venture voor het onderhoud van de GEnx, die de Boeing 787's aandrijft, waarvan zij beide exploitanten zijn. De joint venture zou de lokale MRO-capaciteiten van Saudia uitbreiden en consolideren.

> **KLM woedend over besluit Nederlandse regering**

(bron Boursier) 6 december 2024

***Mijn commentaar:** Het besluit van de Nederlandse regering om het aantal slots op Schiphol te verminderen om de geluidsoverlast te beperken is moeilijk te begrijpen.*

Ze lijkt (bewust?) voorbij te gaan aan het positieve effect van vlootvernieuwing, zoals de vervanging van de oude Boeing 737's van Transavia Holland en KLM door stillere Airbus A320 NEO's.

Tegelijkertijd geeft dezelfde regering toestemming voor een toename van het aantal vluchten van Qatar Airways.

De luchtvervoersovereenkomst tussen de Europese Unie en Qatar, waarover sinds juni 2016 is onderhandeld en die in oktober 2021 door de Commissie is goedgekeurd, is echter nog niet gevalideerd door Europarlementariërs.

Deze validatie werd uitgesteld na het corruptieschandaal in het Europees Parlement, waarbij Qatar grote sommen geld zou hebben betaald om bepaalde leden van het Europees Parlement te beïnvloeden.

Lees het artikel :

De Nederlandse regering is weer in het nieuws. De regering **heeft besloten om het aantal jaarlijkse vluchten op de Amsterdamse luchthaven Schiphol vanaf november volgend jaar met 4,4% te verlagen om de geluidsoverlast rond de locatie te verminderen.** Het aantal vliegbewegingen wordt daarmee gemaximeerd op 478.000, tegen 500.000 nu, aldus de regering in een verklaring. "Ik begrijp dat sommige omwonenden hoopten dat de geluidsniveaus rond Schiphol verder omlaag zouden gaan," zei minister van Infrastructuur Barry Madlener. **"Dit zijn drastische maatregelen voor de sector.** Ik ben ervan overtuigd dat we met dit besluit een goede balans hebben

bereikt".

Het is niet de eerste keer dat de Nederlandse overheid, de grootste aandeelhouder van de luchthaven, **dit probeert**. De vorige regering moest haar plan om het aantal vluchten terug te brengen tot maximaal 460.000 per jaar opgeven nadat de Verenigde Staten en de Europese Unie weigerden. De nieuwe regering stelde afgelopen september een bescheidener plan voor, waarbij B. Madlener een limiet voorstelde van tussen de 475.000 en 485.000 vluchten per jaar. De algemene doelstelling om het geluid op de luchthaven met 20% te verminderen is nog steeds geldig, terwijl het besluit van vandaag de overlast met ongeveer 15% zou moeten verminderen, aldus Den Haag.

In afwachting van het besluit van de Europese Commissie over dit project, hebben de luchtvaartmaatschappijen hun stem al laten horen, aangevoerd door KLM. De Nederlandse dochteronderneming van Air France KLM noemt het besluit "onbegrijpelijk". **Ze benadrukt het belang van geluidsreductiedoelstellingen, maar wijst op haar investering van €7 miljard in stillere vliegtuigen:** "dit toont aan dat een kleinere luchthaven Schiphol niet nodig is om de geluidsdoelstellingen te halen".

Ze noemt het risico van vergelding door andere landen, wat gevolgen zou hebben voor de luchtvaart en andere Nederlandse industrieën. **Er wordt "nauwelijks rekening gehouden met de bijdrage van nieuwe vliegtuigen en de geluidsreductie die kan worden bereikt wordt bijna volledig genegeerd"**, zei **Marjan Rintel, CEO van KLM, gisteren in** een open brief aan de minister van Infrastructuur.

> **Hoe de luchthaven van Bordeaux het vertrek van Ryanair al heeft ingehaald ondanks het schrappen van 39 routes**

(bron Actua) 4 december 2024

Mijn commentaar: *Transavia France heeft de kans gegrepen die werd geboden door de terugtrekking van Ryanair.*

Ryanair mag niet lijden onder zijn beslissing om Bordeaux te verlaten, want het gebrek aan nieuwe vliegtuigen (de B737 Max die Boeing zou leveren) dwingt het bedrijf om voorrang te geven aan de meest winstgevende routes.

Lees het artikel :

Na de donderslag **in maart 2024** kleurde het luchtruim boven de luchthaven van Bordeaux snel weer blauw.

Op dat moment had de nummer 1 luchtvaartmaatschappij op de hub van Bordeaux - **Ryanair** in dit geval - **de sluiting van haar luchtmachtbasis aangekondigd** per 27

oktober 2024, vanwege een commercieel meningsverschil. **Dit betekende nog steeds de sluiting van 39 routes.**

(...) **Een maand na het vertrek van Ryanair werden**

echter **13 routes overgenomen door andere luchtvaartmaatschappijen**: Sevilla, Marrakech, Agadir, Faro en Porto (Transavia); Alghero, Alicante, Bari, Charleroi, Malta, Marrakech en Madrid (Volotea); en Marseille (door beide).

(...)

De low-cost dochtermaatschappij [**Transavia**]

van de Air France-KLM groep, die vóór het vertrek van Ryanair vrijwel afwezig was op de luchthaven van Bordeaux (afgezien van een seizoensdienst naar Dakar), **heeft zich de afgelopen maanden snel uitgebreid met de oprichting van een lokale luchtmachtbasis.**

Het vertrek van Ryanair was duidelijk een kans," vertelde Nicolas Henin, commercieel directeur van Transavia France, aan actu Bordeaux. Als een grote speler zich terugtrekt, opent dat deuren

Hetzelfde geldt voor Volotea, dat onlangs de opening van vijf nieuwe routes heeft aangekondigd: "Volotea breidt niet alleen zijn netwerk uit: we bevestigen onze rol als leider in Bordeaux door de luchtvaartmaatschappij te worden die het grootste aantal bestemmingen aanbiedt", pochte Gilles Gosselin, hoofd Frankrijk voor de Spaanse lagekostenmaatschappij.

Volotea maakt duidelijk gebruik van het vertrek van Ryanair om de nummer 1 luchtvaartmaatschappij in Bordeaux te worden en heeft de komst van een extra vliegtuig aangekondigd voor haar basis in Bordeaux. Volotea is van plan om tegen 2025 een historische capaciteit van 1,2 miljoen stoelen aan te bieden.

Tijdens een interview met actu Bordeaux in juni 2024 **maakte het hoofd routeontwikkeling van de luchthaven van Bordeaux duidelijk: "We willen graag een groot aantal bestemmingen terugwinnen.** Allereerst de bestemmingen die alleen door Ryanair werden geëxploiteerd. Wat de andere bestemmingen betreft, werken we er hard aan om de meest geschikte bestemmingen te vinden om over te nemen

Een paar maanden later heeft Cyrielle Clément de uitdaging bijna aangenomen: alleen Bergamo, Birmingham, Krakau, Edinburgh, Paphos, Pisa, Praag, Trapani, Valencia en Zadar zijn nog niet overgenomen. Voorlopig...

> **LATAM ondertekent lening van \$300 miljoen voor duurzame ontwikkeling**

(bron Aeroflap) 237 december 2024

Mijn commentaar: Dit soort leningen laat zien dat bedrijven en banken rekening houden met het belang van de strijd tegen klimaatverandering.

Dit is een gelegenheid om erop te wijzen dat de groep Air France-KLM begin 2023 meerdere keren hetzelfde heeft gedaan.

In januari 2023 gaf Air France-KLM haar eerste duurzame obligatie uit voor een miljard euro.

De uitgifte van een duurzaamheidsobligatie houdt in dat een bedrijf schulden uitgeeft tegen een rentevoet en zichzelf een milieudoelstelling oplegt, zoals het verminderen van zijn koolstofuitstoot. Hoe minder het bedrijf zijn doelen haalt, hoe meer de investeerders betaald krijgen. Als het faalt, verbindt het zich ertoe boetes te betalen.

In april 2023 ondertekenden Air France-KLM, Air France en KLM twee doorlopende kredietlijnen voor duurzaamheid voor een totaalbedrag van €2,2 miljard.

Voor elke kredietlijn werd een reeks prestatie-indicatoren voor duurzame ontwikkeling opgenomen in de financieringskosten. Deze waren in lijn met de inzet van Air France-KLM en haar luchtvaartmaatschappijen voor duurzame ontwikkeling en het geleidelijk koolstofvrij maken van hun activiteiten.

De twee doorlopende kredietlijnen bevatten een mechanisme voor aanpassing van de kredietmarge (naar boven of naar beneden), afhankelijk van het behalen van elk van deze prestatie-indicatoren (onder andere vermindering van de CO₂-uitstoot per eenheid, toename van het aandeel duurzame vliegtuigbrandstof).

Lees het artikel :

De LATAM Airlines Group heeft de eerste "duurzaamheidslening" in haar geschiedenis ondertekend, voor een totaalbedrag van 300 miljoen US dollar, en is daarmee de enige luchtvaartmaatschappij in Zuid-Amerika die tot nu toe een financiële operatie van dit type heeft voltooid.

De overeenkomst met Crédit Agricole Corporate & Investment Banking en BNP Paribas komt overeen met een doorlopende kredietlijn die **LATAM toegang geeft tot aanvullende langetermijnfinanciering tegen speciale rentevoorwaarden, als het aan een reeks duurzaamheidsdoelstellingen voldoet.**

De nieuwe bankverbintenis werd verworven tegen een gunstige achtergrond voor LATAM, dat, na haar terugkeer op de New York Stock Exchange met de symbolische "Ring the Bell", een nettowinst van 301 miljoen dollar boekte in het derde kwartaal van het jaar, waardoor de nettowinst opliep tot 705 miljoen dollar. 2024 miljoen aan nettowinst tussen januari en september XNUMX.

(...)

Opgemerkt moet worden dat de kredietlijn een herfinanciering is van een bestaande

Spare Engine Facility (SEF), die al tien jaar deel uitmaakt van de kapitaalstructuur van LATAM. **De herfinanciering heeft het mogelijk gemaakt om de rente aanzienlijk te verlagen**, maar ook om het onderpand van de lijn te optimaliseren - dat wil zeggen om het aantal motoren dat als onderpand wordt gegeven te verminderen - en de looptijd te verlengen naar de toekomst.

De transactie omvat duurzaamheidsbepalingen waarbij LATAM prijsaanpassingen kan ontvangen op basis van haar prestaties ten opzichte van de koolstofuitstootintensiteit van haar activiteiten, gemeten in ton CO2-uitstoot/inkomsten per tonkilometer (RTK). Deze eerste duurzame financieringstransactie ondersteunt de strategie van de onderneming, waaronder de doelstelling van de Groep om in 2050 een uitstoot van nul te bereiken.

> **737 MAX: waarom het Amerikaanse rechtssysteem Boeing bij de nekvel grijpt**

(bron Les Echos) 6 december 2024

Mijn commentaar: Weer een klap voor Boeing.

De rechter heeft bepaald dat het enige criterium voor de benoeming van de persoon die verantwoordelijk is voor het toezicht op de naleving door Boeing van zijn toezeggingen, competentie moet zijn.

Lees het artikel :

Opnieuw een tegenslag voor Boeing. De Amerikaanse vliegtuigbouwer hoopte de 737 MAX-crashes voor eens en altijd achter zich te kunnen laten nadat hij deze zomer een schuldbekentenis had bedongen met het Amerikaanse ministerie van Justitie. Maar **federale rechter Reed O'Connor uit Texas** was niet uit te sluiten. **Op donderdag weigerde hij hun overeenkomst te bekrachtigen, een zeldzame beslissing in het rechtssysteem die werd verwelkomd door de families van de slachtoffers.**

(...)

De rechter gaf Boeing en de regering 30 dagen om aan te geven hoe ze verder wilden gaan. Er kon worden onderhandeld over een nieuwe overeenkomst of de aanklagers van het ministerie van Justitie konden besluiten om naar de rechter te stappen. **Als onderdeel van de afgewezen schikking ging Boeing akkoord met het betalen van een boete van 244 miljoen dollar en het investeren van 455 miljoen dollar in haar veiligheids- en nalevingsprogramma's.**

De bezwaren van rechter O'Connor hadden betrekking op de methode voor het aanstellen van de onafhankelijke toezichthouder die verantwoordelijk zou zijn voor

het toezicht op de naleving door Boeing van de afspraken over een periode van drie jaar en voor het opzetten van een programma voor het opsporen en voorkomen van fraude. De rechter was met name kritisch over het opnemen van verwijzingen naar het beleid van de overheid op het gebied van diversiteit, gelijkheid en inclusie in de selectiecriteria voor de onafhankelijke auditor. **"In een zaak van dit belang is het in het belang van het recht dat het publiek ervan overtuigd is dat de selectie van de controleur uitsluitend op basis van zijn of haar competentie gebeurt"**, benadrukte hij. Hij nam ook aanstoot aan de wens van de regering om de rol van de rechtbank "ten onrechte te marginaliseren".

De overeenkomst bepaalde dat de onafhankelijke monitor alleen aan de regering rapporteerde, zonder enige gerechtelijke tussenkomst. Een ander probleem was dat **Boeing verplicht was deze toezichthouder drie jaar aan te houden**, anders zou de overeenkomst vervallen, **maar er was geen verplichting om de aanbevelingen van de deskundige op te volgen.**

(...)

"

De regelrechte verwerping van de schuldovereenkomst is een belangrijke overwinning voor de families", zei Paul Cassell, die familieleden van slachtoffers vertegenwoordigt, in een artikel dat gepubliceerd werd in het tijdschrift Reason. "De dagen dat federale aanklagers en machtige advocaten achter de schermen deals konden verzinnen en van rechters konden verwachten dat ze die blindelings goedkeurden, zijn voorbij", zei hij.

De afwijzing van de overeenkomst door de rechter zou moeten leiden tot een "grote heronderhandeling", hoopt hij. **"Rechter O'Connor erkende dat dit een gemaksovereenkomst was** tussen de overheid en Boeing **waarin de belangrijkste zorgen niet werden aangepakt: Boeing verantwoordelijk houden voor zijn misdaad en ervoor zorgen dat een dergelijke situatie zich in de toekomst niet meer voordoet,"** benadrukte hij.

> **Overname Spirit in Montoir-de-Bretagne: meerderheid vakbonden Airbus Atlantic voor**

(bron Ouest-France) 29 november 2024

Mijn commentaar: *Er werd reikhalzend uitgekeken naar de beslissing van Airbus.*

Spirit AeroSystems bevindt zich in het oog van de storm sinds op 5 januari een deur die het fabriceerde midden in de vlucht werd afgerukt op een vlucht van Alaska Airlines met een Boeing 737 MAX 9.

Begin juli 2024 bevestigde Boeing de overname van zijn leverancier Spirit AeroSystems voor 4,7 miljard dollar (4,37 miljard euro).

Spirit AeroSystems is ook Airbus' leverancier van rompsecties voor de A350 in Kinston (North Carolina) en Saint-Nazaire (Frankrijk). Het produceert vleugels en de centrale romp voor de A220 in Belfast (Noord-Ierland) en Casablanca (Marokko), evenals onderdelen voor de A220 in Wichita.

Airbus had begin juli 2024 aangekondigd dat het "een bindende overeenkomst was aangegaan met Spirit AeroSystems voor de mogelijke overname van belangrijke Airbus-gerelateerde activiteiten" voor \$559 miljoen, voor een nominale vergoeding van \$1,00 onder voorbehoud van aanpassingen, waaronder de definitieve omvang van de transactie".

Lees het artikel :

In de zomer van 2024 lanceert de Amerikaanse groep Boeing een overname van 4,7 miljard dollar van zijn onderaannemer Spirit AeroSystems, een fabrikant van vliegtuigstructuren. **Airbus**

van zijn kant **kondigde aan dat het een deel van de activiteiten van Spirit AeroSystems overneemt om een stabiele bevoorrading te garanderen voor zijn commerciële vliegtuigprogramma's, de A220 en A350.** Dit was het begin van een

lange reeks onderhandelingen over de voorgestelde overname van de twee Spirit-vestigingen in Montoir-de-Bretagne en Casablanca in Marokko door Airbus Atlantic.

Op donderdag 28 november werden de vakbonden van Airbus Atlantic geraadpleegd over de voorgestelde overname van de twee vestigingen in Montoir en Casablanca in Marokko

tijdens een vergadering van het Sociaal en Economisch Comité (CSE). De vakbonden FO, CFE-CGC en CFTC stemden voor het project, dat de integratie van de twee Spirit-vestigingen in een dochteronderneming van Airbus Atlantic beoogt.

(...)

Franse luchtvaartmaatschappijen

> Corsair bevestigt herstel met eerste winst sinds 2018

(bron Les Echos) 5 december 2024

Mijn commentaar: Na zes jaar van verliezen heeft Corsair eindelijk een nettowinst aangekondigd ... van 0,16%, een resultaat dat gerelativeerd moet worden.

Een accountant kan de resultaten van een bedrijf beïnvloeden, in overeenstemming met de geldende boekhoudnormen en wetgeving.

Hij kan bijvoorbeeld bepaalde uitgaven uitstellen of inkomsten vooraf boeken om het resultaat te beïnvloeden, zolang dit in overeenstemming is met de principes van regelmatigheid en eerlijkheid.

Kortom, het herstel van Corsair moet nog worden bevestigd, vooral omdat de Europese Commissie nog steeds geen toestemming heeft gegeven voor de kwijtschelding van 80 miljoen euro aan leningen die de overheid tijdens de pandemie heeft verstrekt.

Lees het artikel :

Corsair heeft een lange weg afgelegd, maar is het op weg om zijn weddenschap te winnen? **Voor het eerst sinds 2018 heeft de op één na grootste langeafstandsluchtvaartmaatschappij van Frankrijk dit jaar winst gemaakt.** Het boekjaar 2023-2024, dat eindigde op 30 september, werd afgesloten met een positief bedrijfsresultaat van €3 miljoen en een nettowinst van **€1,1 miljoen, op een omzet van €701 miljoen**, een stijging van 9%.

Geen reden om de champagne open te breken, zou je zeggen. Toch **is deze terugkeer naar winst een mooie ommekeer vergeleken met de 37,1 miljoen aan verliezen in het voorgaande jaar en de 332 miljoen aan cumulatieve verliezen sinds 2020.**

Bovendien komt het op het juiste moment, nu de Europese Commissie zich gaat uitspreken over de staatssteun aan Corsair en de levensvatbaarheid van het herstructureringsplan.

(...)

In drie jaar tijd, op een moment dat sommigen Corsair al in zijn graf zagen liggen, is het bedrijf er niet alleen in geslaagd zijn omzet met 40% te verhogen, met 1,4 miljoen passagiers vorig jaar. Ze is er ook in geslaagd om haar volledige vloot te vernieuwen, door vier tweedehands Airbus A330's en drie oude, versleten Boeing 747's in te ruilen voor acht en binnenkort negen gloednieuwe Airbus A330 Neo's van de laatste generatie

(..

) **Hoewel het strategische plan van Corsair vraagt om een tiende vliegtuig, ligt de focus meer op het stabiliseren van het netwerk dan op het uitbreiden ervan, om het financiële herstel te consolideren.** In plaats daarvan gaan we werken aan het versterken van ons imago," legt de CEO uit. We hebben nog veel werk te doen om van het imago van het oude Corsair af te komen". De CEO van Corsair wil ook commerciële partnerschappen ontwikkelen met andere luchtvaartmaatschappijen die op Orly zijn gevestigd en die hem klanten kunnen opleveren, zoals ITA Airways, TAP Air Portugal en La Compagnie.

Maar dit alles is afhankelijk van de goedkeuring door de Europese Commissie van het herstructureringsplan en de laatste staatssteun die aan Corsair is verleend. Namelijk de kwijtschelding van 80 miljoen euro aan leningen die door de regering

zijn verstrekt tijdens de pandemie, samen met een belastingkrediet van 38 miljoen euro dat is opgenomen in de begrotingswet van de regering Barnier. Gelukkig voor Corsair zou de afkeuring geen verdere vertraging moeten veroorzaken, aangezien de zaak die door de Franse regering wordt verdedigd al bij Brussel in behandeling is.

We hopen op een positief antwoord binnen enkele weken," zegt Pascal de Izaguirre. We zijn onze beloften nagekomen door onze kosten te verlagen en €30 miljoen op te halen bij onze voormalige aandeelhouders, die hebben toegezegd opnieuw te investeren, en bij nieuwe aandeelhouders. Onze resultaten zouden onze zaak moeten versterken.

> **Air Caraïbes en Air Antilles zwaar beboet door Franse mededingingsautoriteit voor illegaal kartelgedrag**

(bron Les Echos) 4 december 2024

Mijn commentaar: De Autorité de la concurrence heeft de volgende verduidelijking gegeven:

"Gezien het vermogen van Air Antilles (CAIRE) en haar moedermaatschappij Guyane Aéroinvest om bij te dragen, was de Autoriteit, overeenkomstig haar vaste praktijk, van mening dat er geen reden was om hen een financiële sanctie op te leggen. Wel heeft zij hun moedermaatschappij K Finance een hoofdelijke boete van 1 500 000 euro opgelegd.

"Air Caraïbes en Miles Plus (Aérogestion) hebben de Autoriteit verzocht de schikkingsprocedure toe te passen en hun boetes werden vastgesteld op respectievelijk 13 000 000 euro en 70 000 euro.

Dit betekent dat ze de feiten niet betwisten.

Lees het artikel :

Dit is het resultaat van een langdurig onderzoek dat in 2017 is gestart en heeft geleid tot een van de grootste boetes die de Franse mededingingsautoriteit ooit heeft opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen. Na zeven jaar procederen heeft het orgaan dat verantwoordelijk is voor de bestrijding van concurrentieverstorende praktijken besloten om **Air Caraïbes en Air Antilles in totaal 14,57 miljoen aan boetes** op te leggen **voor het gedurende meerdere jaren samenspannen van prijzen en diensten op hun inter-eilandnetwerken** tussen Fort-de-France en Pointe-à-Pitre, evenals tussen deze twee steden en Saint-Martin, Saint Lucia en Santo Domingo.

Air Caraïbes wordt het zwaarst gestraft. De luchtvaartmaatschappij en haar moedermaatschappijen, Groupe Dubreuil Aéro en Groupe Dubreuil, zijn hoofdelijk

veroordeeld tot een boete van 13 miljoen euro. Dit komt overeen met de winst van Air Caraïbes op haar regionale netwerk in 2023. Noch Air Caraïbes Atlantiques, de dochtermaatschappij die verantwoordelijk is voor de vluchten tussen het Franse vasteland en Frans West-Indië, noch French Bee, de lagekostenmaatschappij van de groep Dubreuil, zijn echter betrokken bij deze zaak, die beperkt is tot het Caraïbische regionale netwerk.

Wat Air Antilles betreft, deze regionale luchtvaartmaatschappij werd in gedwongen liquidatie gesteld voordat ze in 2023 gedeeltelijk werd overgenomen door de Edeis luchthavengroep. De mededingingsautoriteit heeft zich gekeerd tegen **haar voormalige moedermaatschappij, de holding K Finance, die 1,5 miljoen euro zal moeten betalen.** De Autoriteit heeft ook het adviesbureau Miles Plus, dat voor Air Caraïbes werkte, een boete van 70.000 euro opgelegd.

(...)

Volgens de Franse mededingingsautoriteit duurde de "non-agressieovereenkomst" tussen Air Caraïbes en Air Antilles van 2015 tot 2019. **Uit het onderzoek bleek dat de twee luchtvaartmaatschappijen waren overeengekomen om hun prijzen en tariefvoorwaarden gezamenlijk vast te stellen voor een periode die liep van 2015 tot 2019.** "Vanaf het winterseizoen 2017/18 leidde de invoering van gemeenschappelijke tariefroosters tot een zeer aanzienlijke stijging van de prijzen", aldus het onderzoeksrapport.

Air Caraïbes en Air Antilles zijn ook overeengekomen om hun aanbod te beperken, door slots te delen, tussen juni 2017 en oktober 2019. "Deze uitwisselingen leidden [...] tot een vermindering van het aantal aangeboden stoelen met meer dan 10% en tot een verdeling van de meest rendabele slots om frontale onderlinge concurrentie te vermijden en de gemiddelde prijs van de verkochte tickets te verhogen", aldus de Autorité de la concurrence.

"De betrokken maatschappijen waren zich perfect bewust van het inbreukmakende karakter van hun gedrag en van de afwezigheid van enige serieuze concurrent die hun gezamenlijke plan zou kunnen dwarsbomen, gezien hun duopoliepositie op de betrokken markten", benadrukt de Autorité. **Om de geheimhouding van hun uitwisselingen te verzekeren, gebruikten de twee ondernemingen e-mailadressen onder pseudoniemen en codenamen.**

(...)

Tegen de beslissing van de Autorité de la concurrence, die woensdag openbaar werd gemaakt, kan nog binnen twee maanden beroep worden aangetekend bij het Parijse Hof van Beroep. Dit beroep heeft echter geen schorsende werking

(...)

Dit besluit van de Franse mededingingsautoriteit ligt des te "gevoeliger" omdat het komt na rellen "tegen de hoge kosten van levensonderhoud" in Frans West-Indië.

Deze rellen werden aangewakkerd door de overtuiging van een deel van de lokale bevolking dat het prijsverschil tussen het Franse vasteland en de Caraïben ten minste gedeeltelijk te wijten was aan ongeoorloofde afspraken tussen grote lokale bedrijven.

Het is niet de eerste keer dat de Franse mededingingsautoriteit deze kwestie in de Franse overzeese departementen aanpakt. In 2008 legde ze vier oliemaatschappijen een boete op van 41 miljoen euro omdat ze samenspanden om mee te dingen naar een aanbesteding van Air France op Réunion.

Beurs persoverzicht

> Beurs van Parijs: Air France-KLM profiteert van motie van afkeuring, Safran te voorzichtig volgens beleggers

(bron: Le Figaro) 5 december 2024

Mijn commentaar: De aanneming van de motie van afkeuring had tot gevolg dat de verhoging van de solidariteitsbelasting, die op 1 januari 2025 van kracht zou worden, kwam te vervallen.

Air France had zich ertoe verbonden "in geval van wijziging van de omvang, afzien of verwerpen van het amendement", "een aanpassing uit te voeren zodat het geïnde bedrag gelijk is aan het bedrag dat werkelijk verschuldigd is uit hoofde van de TSBA".

Air France heeft aangegeven dat deze verbintenis zal worden nagekomen.

Lees het artikel :

Marktontwikkelingen

De Parijse beurs nam kennis van de motie van afkeuring zonder er een speciale gebeurtenis van te maken. Op donderdag stonden de Franse markten het grootste deel van de sessie in het groen. Hoewel sommige analisten zich een meer gecompliceerde dag voor de Parijse beurs hadden voorgesteld, noteerde de CAC 40 voor de zesde achtereenvolgende keer positief.

De markten lijken de motie van afkeuring al te hebben verwerkt en anticiperen al op de benoeming van de toekomstige premier in de komende dagen, zo niet uren. Tegen deze achtergrond blijft de rente op Franse tienjaarsobligaties dalen tot 2,89%, terwijl de Frans-Duitse spread ook afneemt tot 81 basispunten.

Ondertussen heeft de Organisatie van olie-exporterende landen (OPEC+) haar olieproductiebepalingen verlengd tot maart 2025. Dit is de derde keer dat de organisatie deze deadline verlengt om de prijzen van vaten te stabiliseren.

(...)

Aandelen in de schijnwerpers

De top

Air France-KLM is de grote winnaar na de goedkeuring van de motie van afkeuring door de Franse Assemblée Nationale. De luchtvaartmaatschappij profiteerde hiervan door de op twee na beste prestatie op de SBF 120 neer te zetten, met een winst van 5,84%. De omverwerping van de regering-Barnier ging gepaard met het plan om de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA) te verdrievoudigen. De Franse groep had aangegeven dat deze verhoging vanaf 1 januari zijn bedrijfsresultaat met 90 tot 170 miljoen euro zou kunnen benadelen.

Het bedrijf kan rekenen op ander goed nieuws om te stijgen op de markten. Op woensdag ondertekende Air France-KLM een memorandum van overeenstemming met Saudia, de nationale luchtvaartmaatschappij van Saoedi-Arabië, om hun samenwerking te versterken.

De op drie na grootste luchtvaartmaatschappij van Europa profiteert ook van de publicatie van bevredigende cijfers door de International Air Transport Association (IATA). IATA kondigde aan dat alle vluchtgegevens in oktober waren gestegen ten opzichte van de cijfers voor 2023. De totale vraag, gemeten in revenue passenger kilometers (RPK), was 7,1% hoger.

De flop

In tegenstelling tot Air France-KLM **profiteerde Safran niet van de turbulentie in de Franse politiek.** De CEO van Safran, Olivier Andries, merkte op dat "het een situatie is waar investeerders - of het nu financiële, economische of industriële investeerders zijn - niet van houden. **Het waren echter niet alleen de zorgen die deze motie van afkeuring veroorzaakte die de koers van het aandeel deden kelderen (-7,31%).**

De op één na grootste fabrikant van luchtvaartapparatuur ter wereld onthulde prognoses voor 2028 die waarnemers teleurstelden. De groep mikt op recurrente bedrijfsinkomsten tussen €6 miljard en €6,5 miljard, terwijl analisten een hogere marge tussen €6,5 miljard en €6,8 miljard hadden verwacht. Deze voorzichtige aanpak viel niet in de smaak bij beleggers.

Aan de andere kant **heeft Safran, dat te kampen heeft met problemen in de toeleveringsketen, aangekondigd de leveringen van Leap-motoren met 15-20% te zullen versnellen.** Een ontwikkeling die ook Airbus en Boeing, de belangrijkste klanten van Safran, zou kunnen plezieren.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 6 december op 7,603 euro. Over de hele

week is het **gestegen (+2,83%)**.

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 10,66 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 euro, het laagste 7,10 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

***Mijn commentaar:** De aanneming van de motie van afkeuring had tot gevolg dat de verhoging van de solidariteitsbelasting die op 1 januari 2025 van kracht zou worden, werd geannuleerd.*

Beleggers hielden hier rekening mee en de aandelenkoers steeg deze week (een beetje).

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$2) tot \$85. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$2) naar \$71 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 commentaar:** De olieprijsen zijn de afgelopen maand weinig veranderd.*

Deze week staat de prijs op het laagste niveau sinds 2 jaar.

> **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 u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, 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 je meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar het gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op de website van navigaction.](#)

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.

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

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat](#)

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

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

11.655 mensen ontvangen dit persoverzicht live