

Air France, nieuwe overheidssteun komt er aan



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PS en PNC

Nr. 793, 1 februari 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wenst te lezen

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Redactie

Beste lezers,

Voor de meest ernstige deskundigen is Covid-19, net als de griep, niet uit te roeien. Een van de oplossingen die worden overwogen om terug te keren naar een gecontroleerde situatie, zal een doeltreffend vaccin zijn, dat jaarlijks tegelijk met het griepvaccin kan worden toegediend.

In de tussentijd kan de epidemie alleen worden ingedamd als de beschermingsvoorschriften in acht worden genomen.

François

Persoverzicht van maandag

> **Air France: nieuwe overheidssteun komt "op korte termijn" - Le Maire**

(bron Agefi-Dow Jones) 1 februari - Een **nieuwe overheidssteun voor Air France, een dochteronderneming van de luchtvervoersgroep Air France-KLM, zal binnen "korte termijnen" plaatsvinden, aldus de minister van Economie, Financiën en Herstel, Bruno Le Maire, op maandag.**

Gevraagd door RTL naar nieuwe maatregelen om de luchtvaartmaatschappij te helpen, zei de minister dat de staat "Air France zal blijven steunen". "De staat zal Air France extra steun verlenen", verzekerde Bruno Le Maire.

Hij gaf geen verdere details over de voorwaarden van deze steun.

Gevraagd naar het tijdschema, zei de minister dat deze steun "binnen korte tijd" zou worden verstrekt.

Parijs had in het voorjaar van 2020 al initiële steun verleend aan Air France-KLM, de moedermaatschappij van Air France en de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM, in de vorm van rechtstreekse leningen en gegarandeerde leningen voor in totaal 7 miljard euro. Het luchtvervoersconcern werkt momenteel aan een herkapitalisatieplan om zijn balans te versterken, die door de gezondheids crisis is verzwakt.

Mijn commentaar: Wanneer vindt de herkapitalisatie van Air France en KLM plaats?

Dit is DE vraag die iedereen stelt over de Frans-Nederlandse groep.

Zoals ik herhaaldelijk heb geschreven, zal het besluit pas officieel worden genomen wanneer alle elementen van de herkapitalisatie zijn finaliseerd.

Tot dan blijft het enige mogelijke antwoord dat van de minister van Financiën.

Vlucht Rio-Parijs: dreiging met rechtszaak voor Air France en Airbus

(bron Le Monde met AFP) 27 januari - **In tegenstelling tot de onderzoeksrechters die de zaak in 2019 hadden geseponneerd, heeft het Openbaar Ministerie een proces aangevraagd in de crash van de Airbus A330 op vlucht AF447 van Rio-Parijs, waarbij op 1 juni 2009 228 mensen om het leven kwamen**, aldus de justitiële bron, die informatie uit Le Parisien bevestigde.

De onderzoekskamer van het Hof van Beroep van Parijs zal zich op 4 maart uitspreken over de vraag of Airbus en Air France al dan niet naar de strafrechter moeten worden terugverwezen wegens "doodslag". Deze verzoeken gaan verder dan die van het parket van Parijs, dat beroep had aangetekend tegen de seponering van de zaak, maar alleen een proces had gevraagd tegen de luchtvaartmaatschappij. In augustus 2019 hadden de twee onderzoeksrechters die belast waren

met het onderzoek naar de crash van vlucht AF447 de zaak geseponneerd. Alle passagiers en bemanningsleden, van 34 nationaliteiten, zijn omgekomen bij het ongeval, het dodelijkste in de geschiedenis van de Franse luchtvaartmaatschappij. De burgerlijke partijen hadden geprotesteerd tegen dit "hoogst bedenkelijke", "absurde en corporatistische" besluit.

De magistraten waren van oordeel dat "dit ongeval duidelijk kan worden verklaard door een samenloop van elementen die zich nog nooit hadden voorgedaan, en die dus gevaren aan het licht brachten die men voordien niet had waargenomen". De onderzoeken "hebben niet geleid tot de vaststelling van een verwijtbare tekortkoming van de kant van Airbus of Air France in verband (...) met fouten van de piloot (...) die aan de oorsprong van het ongeval lagen", zo oordeelden zij.

Volgens de deskundigenrapporten had ijsvorming op de Pitot-sondes tijdens de vlucht geleid tot een verstoring van de snelheidsmetingen van de Airbus A330 en de piloten gedesoriënteerd, tot het vliegtuig tot stilstand kwam. Airbus en Air France waren in 2011 aangeklaagd wegens "doodslag".

In juli 2019 had het Openbaar Ministerie verzocht om Air France alleen voor de strafrechter te brengen, omdat het van mening was dat de luchtvaartmaatschappij "nalatigheid en onvoorzichtigheid" had begaan door haar piloten onvoldoende te informeren over de te volgen procedure in geval van anomalieën met betrekking tot de sondes die worden gebruikt om de snelheid van het vliegtuig te controleren, nadat zich in de voorgaande maanden verschillende incidenten van hetzelfde type hadden voorgedaan.

Mijn commentaar: Toen de beslissing van het parket van Parijs om een verzoek tot seponering van de zaak tegen Airbus in te dienen, bekend werd gemaakt, heb ik in mijn brief 719 het volgende geschreven:

"...het besluit... verraste de meeste waarnemers. De nieuwe elementen die door de vereniging Entraide et solidarité AF447 zijn aangebracht, zouden de onderzoeksrechters tot een andere beslissing kunnen brengen".

De vereniging had een document overgelegd waaruit volgens haar bleek dat Airbus "volledig op de hoogte was" van het falen van de door de fabrikant van apparatuur Thalès vervaardigde sondes.

Het lijkt erop dat de argumenten van de vereniging zijn gehoord.

> Air France: Transavia lanceert deze zomer een "XXL"-

offensief op de binnenlandse markt

(bron La Tribune) 29 januari - Terwijl het luchtvervoer opnieuw hard is getroffen door de verscherping van de reisbeperkingen naar aanleiding van de uitbraak van de epidemie, **gaat Air France door met de uitvoering van haar bedrijfsplan op het Franse binnenlandse netwerk**. De belangrijkste speler van de groep op de zogenaamde "point-to-point"-routes (in tegenstelling tot de routes die gereserveerd zijn voor overstappende passagiers op de hubs Parijs-Charles de Gaulle en Lyon, geëxploiteerd door Air France en HOP), **Transavia, de low-cost dochteronderneming van de groep, bereidt zich nu voor, volgens onze informatie, een grootscheeps offensief op de binnenlandse markt te lanceren met de opening deze zomer van een twintigtal nieuwe routes, zowel** zogenaamde "radiale" routes (Parijs-regio) vanaf Orly, als transnationale routes (regio-regio), met een belangrijk seizoensgebonden vluchtschema naar Corsica. (...)

)
Met de instandhouding van de eerste vijf "test"-routes begin november (Orly-Biarritz, en vier routes van Nantes naar Toulouse, Montpellier, Marseille en Nice), zal Transavia tijdens het komende zomerseizoen, dat in luchtvaarttermen loopt van eind maart tot eind oktober, bijna 25 binnenlandse routes exploiteren. De eerste vluchten van Transavia zijn gepland voor eind maart. Voor haar eerste zomerseizoen op het binnenlandse netwerk wil de lagekostendochter van Air France dan ook een zeer sterke start maken.

Doelstelling: aanwezig zijn op het moment van de verwachte opleving van het verkeer deze zomer. Vorige week gaf Air France CEO Anne Rigail in onze kolommen aan dat zij "een dynamisch herstel van het vrijetijdsverkeer deze zomer" verwachtte.

Het transformatieplan van de groep op het Franse binnenlandse netwerk moet **echter ook** zeer snel worden uitgevoerd, om te **voorkomen dat buitenlandse low-cost maatschappijen zoals EasyJet, Volotea, Vueling en Ryanair hun sterke posities van voor de crisis heroveren**. Voor Transavia betekent de crisis van Covid-19 en de capaciteitsvermindering die zij heeft veroorzaakt bij andere low-cost maatschappijen met een sterke aanwezigheid in Frankrijk, in feite een grote "kans". Nu iedereen **vanaf nul begint, hoeft de maatschappij niet achter EasyJet, Vueling of Volotea aan te hollen, die vóór de crisis een aantal stappen vooruit waren**. Met de omvangrijke overheidssteun waarvan haar moedermaatschappij profiteert, heeft Transavia zelfs een duidelijk voordeel ten opzichte van haar concurrenten.

(...)

De massale inzet van Transavia op het binnenlandse netwerk zal,

waarschijnlijk sneller dan verwacht, vanaf de zomer van 2022 worden voortgezet. Om deze sterke groei te begeleiden, zal de dochtermaatschappij van Air France dit jaar acht vliegtuigen in gebruik nemen, waardoor de vloot nu 48 Boeing 737-800's zal tellen. In 2022 zullen elf andere vliegtuigen volgen. Ten slotte voorziet het vlootplan in een verdubbeling van het aantal vliegtuigen in 2025 ten opzichte van 2020.

Mijn commentaar: Hoe snel zal Transavia worden ingezet? Niemand kan het vandaag voorspellen. Alles zal afhangen van de evolutie van de gezondheids crisis.

> De 6 grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben een gezamenlijk verlies van \$35 miljard.

(bron Forbes) 31 januari - **Drie van de zes grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen meldden donderdag een gecombineerd nettoverlies van ongeveer 14 miljard dollar** (11,5 miljard euro) voor het hele pandjaar 2020. **Dit komt bovenop de 20,9 miljard dollar** (17 miljard euro) **aan gecombineerde nettoverliezen die de andere drie grote luchtvaartmaatschappijen al hebben gemeld.**

American Airlines, de grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, rapporteerde een verlies van 9,5 miljard dollar ('7,8 miljard), inclusief speciale boekhoudkundige posten, voor het volledige jaar en 2,2 miljard dollar ('1,8 miljard) in het vierde kwartaal.

Southwest Airlines, die meer binnenlandse passagiers vervoert dan enige andere Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, boekte een verlies van 3,1 miljard dollar ('2,5 miljard) voor het volledige jaar en 908 miljoen dollar ('7,5 miljoen) in het vierde kwartaal.

JetBlue Airways rapporteerde een verlies van bijna 1,4 miljard dollar ('1,1 miljard) voor het volledige jaar en 381 miljoen dollar ('314 miljoen) in het vierde kwartaal.

(...)

In tegenstelling tot zijn collega's bij Delta Airlines en United Airlines, die eerder deze maand optimistischer spraken over een herstel van de vraag dat misschien zelfs nog voor het begin van de zomer zou beginnen, **zei American Airlines CEO Doug Parker dat hij geen duidelijke tekenen zag van een dergelijk herstel.** "We hadden gehoopt dat de vraag zou toenemen, niet zozeer tegen april, maar voor de zomer, en dat we zouden versnellen tot in de zomer, wat nog niet is gebeurd," zei Parker. **Eén doel zou natuurlijk zijn om tegen eind 2021 een cash burn van nul te bereiken, maar dat is nog onvoorspelbaar,** zei Southwest Airlines CEO Kelly, die er later aan toevoegde dat "het allemaal om de vraag draait

. Wanneer zal de vraag echt aantrekken? "

»(...)

CEO Robin Hayes zei dat JetBlue Airways zeer voorzichtig is met het plannen van extra capaciteitstoevoegingen aan haar activiteiten in het voorjaar en de zomer, en in de tweede helft van het jaar, omdat het bedrijf nog geen tekenen ziet van een opleving van de vraag die dergelijke capaciteitsverhogingen zou rechtvaardigen.

(...)

***Mijn commentaar:** De gezondheids crisis in de Verenigde Staten, slecht onder controle gehouden door de regering Trump, heeft de luchtvaartmaatschappijen ernstige schade berokkend. Volgens de CEO's van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn de vooruitzichten op herstel nog ver weg, niet voor eind 2021.*

> **easyJet aast op marktaandeel KLM, Air France en Lufthansa**

(bron ANP vertaald met Deepl) 25 januari - Het low-cost **easyJet hoopt de komende tijd marktaandeel te winnen van grote nationale luchtvaartmaatschappijen als KLM, Air France, British Airways en Lufthansa**. Johan Lundgren, de chief executive van de Britse luchtvaartmaatschappij, gelooft dat easyJet kan profiteren van de verminderde capaciteit van deze traditionele luchtvaartmaatschappijen als het zich herstelt van de Covid-19 crisis, vertelde hij aan de Britse zakenkrant Financial Times.

Volgens Lundgren **overlapt het netwerk van easyJet vooral met dat van grote Europese luchtvaartmaatschappijen**. Hij spreekt dus over een grote kans op groei. easyJet zal zich minder richten op de concurrentie met low-cost maatschappijen als Ryanair.

(...)

Verwacht wordt dat de voormalige nationale luchtvaartmaatschappijen langzamer zullen herstellen omdat zij zich meer zullen richten op zakenreizen en korteafstandsvluchten om passagiers op langeafstandsvluchten te vervoeren. Verwacht wordt dat het herstel van het zaken- en langeafstandsverkeer trager zal verlopen dan dat van de luchtvaartsector in zijn geheel.

Op twee derde van haar netwerk concurreert EasyJet met deze gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Bij de planning van zijn netwerk dit jaar geeft easyJet voorrang aan vluchten van de duurste luchthavens die deze luchtvaartmaatschappijen gewoonlijk gebruiken," zei Lundgren. Hij is voorzichtiger over de kansen die de crisis biedt dan bijvoorbeeld Michael O'Leary van Ryanair of József Váradi van Wizz Air. (...)

Mijn commentaar: *Is easyJet alleen een low-cost maatschappij?*

Het is een legitieme vraag. Net als haar zusters biedt de Britse luchtvaartmaatschappij tarieven aan die soms lager zijn dan die welke door de traditionele luchtvaartmaatschappijen worden aangerekend.

Maar het richt zich steeds meer op zakelijke klanten. In een recente mededeling kondigde zij aan dat zij bijna 20% van de zakelijke passagiers in Frankrijk vervoert.

Om haar strategie uit te stippelen heeft zij niet gearzeld zich op Parijs-CDG te vestigen, ondanks de ongunstige omstandigheden: een taxitijd die hoger is dan het gemiddelde, verkorting van de vluchttijd van haar vloot en hoge belastingen.

Omstandigheden die Ryanair en de meeste andere low-cost luchtvaartmaatschappijen er tot dusver toe toe hebben gebracht deze luchthaven links te laten liggen.

Dat easyJet aankondigt marktaandeel te willen afsnoepen van de traditionele luchtvaartmaatschappijen komt dan ook niet als een verrassing.

> **Ryanair wil redding Lufthansa tenietdoen bij EU-Hof (Ryanair wil redding Lufthansa tenietdoen bij EU-Hof van Justitie)**

(bron Bloomberg vertaald met DeepL) 28 januari - De Duitse herkapitalisatie van 6 miljard euro en de staatsgarantie voor een lening van 3 miljard euro "discrimineren illegaal tussen EU-luchtvaartmaatschappijen", zei Ryanair donderdag in een verklaring per e-mail. De luchtvaartmaatschappij heeft op 22 januari beroep aangetekend bij het Gerecht van eerste aanleg van de EU.

(...)

Ryanair betwist meer dan een dozijn reddingspakketten voor luchtvaartmaatschappijen in Europa en vreest dat de financiële stimulans die aan zijn rivalen wordt gegeven hen in staat zal stellen sterker uit de strijd te komen, hun tarieven te verlagen en de rest op te slokken. De Ierse luchtvaartmaatschappij vreest dat zij haar eigen kasreserves zal opbranden terwijl anderen reddingen van de staat krijgen.

De onderneming verzoekt de Europese Commissie om goedkeuring van staatssteun, omdat de Europese toezichthouder niet opgewassen zou zijn tegen zijn taak om ervoor te zorgen dat regeringen niet op oneerlijke wijze één onderneming helpen die bevoordeeld wordt ten koste van

andere. Het Hof van Justitie van de EU kan deze machtigingen nietig verklaren. De toezichthouder staat onder druk om ongeken- de staatssteun goed te keuren om de Europese economie, die door de pandemie is getroffen, te redden.

De Commissie verklaarde eenvoudigweg dat zij alle voor het Hof van Justitie genomen besluiten zou verdedigen. Het Duitse ministerie van Financiën weigerde commentaar te geven, terwijl Lufthansa niet reageerde op verzoeken om commentaar.

Lufthansa heeft zich vorig jaar verzet tegen verzoeken van de EU om concessies te doen, met name met betrekking tot de belangrijkste slots op de luchthavens van Frankfurt en München, als compensatie voor de schade die door de steun aan de mededinging is veroorzaakt. De voorwaarden verhinderen Ryanair effectief de slots in Frankfurt te gebruiken aangezien deze alleen beschikbaar zijn voor nieuwe gegadigden op de luchthaven.

De toezeggingen "zijn volstrekt ontoereikend om de concurrentievervalsing te verhelpen", aldus Ryanair. (...)

Mijn commentaar: Ryanair staat al jaren in het middelpunt van de meeste geschillen tussen luchtvaartmaatschappijen.

Regelmatig wordt de zeer goedkope Ierse luchtvaartmaatschappij voor de rechter gedaagd en veroordeeld, omdat zij illegale subsidies van plaatselijke overheden ontvangt of omdat zij zich niet aan de sociale wetten houdt.

En nu valt Ryanair op zijn beurt zijn concurrenten aan met het argument dat staatssteun oneerlijk is. Laten we hopen dat het opnieuw zijn rechtszaken verliest.

Boeing verliest bijna 12 miljard dollar in 2020 en stelt ingebruikname 777X uit

(bron Le Journal de l'Aviation) 27 januari - 2019 was erg moeilijk geweest voor **Boeing** en 2020 ook. De Amerikaanse vliegtuigbouwer **publiceerde op 27 januari zijn jaarresultaten en deze lieten een explosief nettoverlies zien van 11,94 miljard dollar bij een omzet die met 24% daalde tot 58,16 miljard dollar.**

(...)

De financiële resultaten komen niet als een grote verrassing. **Boeing is in rep en roer sinds het wereldwijd aan de grond houden van de 737 MAX in maart 2019.** Maar bij deze crisis komen nog de crisis in

verband met de Covid-19 pandemie **en de kwaliteitsproblemen met de 787**, die de leveringen voor andere programma's hebben stopgezet. De verliezen waren dus vooral te wijten aan de commerciële luchtvaartactiviteiten, ook al vertraagden alle activiteiten. Zo verloor ook de sector Diensten 16% van zijn inkomsten (tot 15,54 miljard dollar) en daalde zijn bedrijfsresultaat met 83% (tot 450 miljoen dollar), voornamelijk als gevolg van het aan de grond houden van commerciële vliegtuigen.

Het jaar 2020 eindigde echter met goed nieuws: dankzij de hercertificering van de Boeing 737 MAX door de FAA en vervolgens door de Braziliaanse ANAC kon het toestel opnieuw in de lucht en konden de leveringen worden hervat. Dit is voldoende om de belasting van het programma wat te verlichten en de druk te verlichten. Transport Canada heeft op zijn beurt vorige week toestemming gegeven voor de terugkeer naar de Canadese markt, en het EASA heeft zojuist zijn luchtwaardigheidsrichtlijn voor Europa gepubliceerd.

(...)

Wat het 777-programma betreft, bevindt de productie zich niet alleen op een dieptepunt met twee toestellen per maand, maar **heeft Boeing zich er ook bij neer moeten leggen dat de eerste levering van de 777-9 wordt uitgesteld tot eind 2023**. (...) Nieuwe certificeringseisen, het effect van de pandemie op de vraag - en dit effect is bijzonder zwaar voor de programma's voor breedrompvliegtuigen - en nieuwe behoeften van klanten hebben de ingebruiknemingshorizon verder opgeschoven. **Er werd 6,5 miljard dollar ten laste van het programma gebracht.**

(...)

Mijn commentaar: Uiteindelijk was de gezondheidscrisis goed voor Boeing.

Luchtvaartmaatschappijen stelden hun orders voor vliegtuigen met één gangpad uit, waardoor haar belangrijkste concurrent, Airbus, niet kon profiteren van de tegenvallers van de B737 Max om meer A220's en A320 Neo's te verkopen.

Evenzo wordt, ondanks vertragingen in het B777-9 programma, niet verwacht dat het verwachte langzame herstel van de langeafstandsactiviteit Airbus in staat zal stellen Boeing voorbij te streven op de markt voor tweevleugelige vliegtuigen.

> Verdere versoepeling van de regels voor het gebruik van slots

(bron EU-Raad: Persmededeling) 27 januari - De EU werkt aan nieuwe tijdelijke regels om luchtvaartmaatschappijen te helpen de drastische daling van het luchtverkeer als gevolg van de coronaviruscrisis op te vangen en te voorkomen dat zij lege vluchten moeten uitvoeren. **De ambassadeurs van de lidstaten hebben vandaag hun goedkeuring gehecht aan een onderhandelingsmandaat om de regels voor het gebruik van slots op luchthavens voor de zomer van 2021 voor luchtvaartmaatschappijen te versoepelen** en tegelijk de eerste stappen te zetten om de sector nieuw leven in te blazen en de concurrentie aan te moedigen. De nieuwe regels bieden ook flexibiliteit om zich aan te passen aan verschillende scenario's en maken het mogelijk maatregelen te nemen tot de zomerdienstregelingsperiode van 2022.

COVID-19 is nog steeds van kracht, en een terugkeer naar de oude "use it or lose it"-regel zou voorbarig zijn.

(...)

De Commissie zal worden gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor de duur van één jaar, om de twee volgende seizoenen te bestrijken. Met deze besluiten kan de Commissie de minimale bezettingsgraad van slots wijzigen in een waarde tussen 30 % en 70 %. Dit biedt de nodige flexibiliteit om zich aan te passen aan verschillende niveaus van luchtverkeer op basis van actuele en voorspelde verkeersgegevens en andere indicatoren. (...)

)

De onderhandelingen tussen de medewetgevers over het voorstel vinden met spoed plaats, zodat de nieuwe regels op tijd klaar zijn voor de start van het zomerseizoen van 2021 op 28 maart 2021.

(...)

Mijn opmerking: Sinds het begin van de gezondheidscrisis heeft de Europese Commissie de regels voor het gebruik van slots seizoen per seizoen aangepast. Dit veroorzaakte moeilijkheden voor de luchtvaartmaatschappijen, die zij bij het plannen van hun vluchten hadden kunnen ontberen.

De nieuwe regels zullen worden opgesteld voor de komende twee seizoenen, zomer 2021 en winter 2021.

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders

De **jaarrekeningen van Natixis en/of Société Générale worden momenteel verzonden**. Standaard worden deze afschriften per post verzonden.

Op mijn website <http://navigaction.com/Vous/Vendre%20acheter.htm>
[vindt](#)
u hoe u toegang krijgt tot de websites van de managers.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 1 februari gesloten **op 4,863 euro**. Het is sterk gestegen met +6,95% in een week.

Vóór de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

Het **gemiddelde (de consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro**. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. Op mijn blog vindt u de details van de analistenconsensus. Ik hou geen rekening meer met de mening van analisten van voor het begin van de gezondheids crisis.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel op 56 dollar. Sinds de aankondiging van een mogelijk vaccin is de prijs met \$16 (+41%) gestegen.

Aan het begin van de coronavirus epidemie, stond het op \$69.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten

bezorgen die mij kunnen helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of het aandeelhouderschap van de werknemers...

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persrecensies van Maandag te vinden, is het [hier](#)

Als je dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Directeur Air France-KLM vertegenwoordigt werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PNC en PS. Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCT Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Indien

u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10820 mensen ontvangen dit persbericht online