

Start van het waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°838, 13 december 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt 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](#)  [het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Redactie

Beste lezers,

Voor één keer is het eerste artikel van deze brief niet gewijd aan de groep Air France-KLM, maar aan de oprichting door Frankrijk van een Observatoire de l'Aviation durable.

Sinds het begin van het jaar heb ik hier regelmatig melding gemaakt van de werkzaamheden waarbij ik betrokken ben, binnen een team dat oorspronkelijk bestond uit leden van OMNES, en dat met name is uitgebreid met leden van ENAC Alumni, de alumnivereniging van ENAC.

Wij hebben gewerkt met het doel een waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart op te richten. In de loop van de maanden hebben wij ontmoetingen gehad met vertegenwoordigers van de luchtvaartindustrie (fabrikanten, motorfabrikanten, Air France, enz.), vertegenwoordigers van ADP, de DGAC, vertegenwoordigers van de Staat, en ook NGO's die zich inzetten voor schoon vervoer in Europa.

Wij hebben deelgenomen aan verschillende symposia:

. dat van de Académie de l'Air et de l'Espace ("Luchtvervoer in crisis en klimaatuitdaging. Naar nieuwe paradigma's", zie [brief 798](#) en [brief 816](#)),

. de États de l'Air (georganiseerd door ENAC Alumni op het hoofdkantoor van DGAC, zie [brief 827](#) en [brief 829](#))

Wij hebben ook een twaalftal infografieken over duurzame luchtvaart gepubliceerd op sociale netwerken (u vindt ze in [brief 835](#)).

In het eerste artikel van deze brief wordt de filosofie van de waarnemingspost uiteengezet, terwijl in het tweede de organisatie ervan wordt uiteengezet.

*Veel plezier bij het lezen.
François*

PS: OMNES is een vereniging naar het recht van 1901, opgericht in 1995, die ten doel heeft seminars over een actueel thema te organiseren voor vakbondsactivisten van Air France en KLM. Het volgende seminar, dat gepland is voor de eerste helft van 2022, zal gaan over duurzame luchtvaart.

Persoverzicht van maandag

> Lancering van het waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart (1)

(bron Air & Cosmos, tribune de Philippe Fonta) 10 december - **De minister van vervoer**, Jean-Baptiste Djebbari, **lanceert het waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart**, dat tot doel heeft zowel de effecten van het luchtvervoer op de opwarming van de aarde als de acties die op nationaal, Europees en internationaal niveau worden ondernomen om de sector koolstofvrij te maken, met de hulp van actoren en waarnemers uit de sector te bestuderen.

Meningen die zich niet bewust zijn van de omwentelingen die aan de gang zijn
Deze 10 december 2021 is ongetwijfeld een belangrijke dag voor de toekomst van de duurzame luchtvaart met de officiële lancering van het waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart, bedoeld om alle beschikbare middelen bijeen te brengen die willen bijdragen tot de koolstofvrije ontwikkeling van het luchtvervoer. De **kwestie van het effect van het luchtvervoer** (of van welke andere menselijke activiteit ook) op de klimaatverandering moet **goed worden begrepen en aangepakt**, aangezien het een belangrijk maatschappelijk probleem is en in feite een sleutelkwestie voor de toekomst van de internationale burgerluchtvaart.

Maar hoewel de actoren in de sector een ongekennde inspanning hebben geleverd om hun activiteiten koolstofvrij te maken, **heeft de publieke opinie de aan de gang zijnde (r)evoluties en omwentelingen nog niet ten volle begrepen**. Wat wij meemaken is meer een strijd van cijfers, meer of minder nauwkeurig, of meer of minder verstandig gebruikt, en een botsing van meningen zonder dat het geringste debat de lijnen kan verleggen. Erger nog, als je ook maar de geringste behoefte hebt om op sociale netwerken een discussie op gang te brengen met feitelijke argumenten, gebaseerd op wetenschappelijke gegevens, maar afwijkend van de heersende denktrend, wordt je account na ontvangst van een paar op zijn zachtst gezegd agressieve berichten geblokkeerd of zelfs gedeactiveerd. Dit betekent dat het niet de juiste plaats is voor uitwisselingen.

In

dit verband **moet deze waarnemingspost het mogelijk maken de debatten te dispasseren en tegelijkertijd de discussies en uitwisselingen tussen de belanghebbenden te bevorderen, door een ruimte te scheppen voor dialoog tussen de actoren en waarnemers van het luchtvervoer**. ENAC Alumni, de vereniging van afgestudeerden van de Nationale Burgerluchtvaartschool, waarvan ik lid ben, is een van de stichtende leden van dit Waarnemingscentrum. Gezien de technische rijkdom van de aan de school verstrekte opleiding (fabrikanten, piloten, verkeersleiders, operationele ingenieurs, luchthavenbeheer, avionica, enz.

De resultaten van deze werkzaamheden moeten het mogelijk maken de invloed van het luchtvervoer op de opwarming van de aarde te objectiveren, op basis van wetenschappelijke gegevens en kennis, door de onzekerheden te documenteren (b.v. niet-CO₂-effecten) en door de verschillende evoluties te volgen, modellen op te stellen, en zich niet te beperken tot een eenvoudige extrapolatie van het verleden. Er zal een documentatie van de historische vooruitgang en de vooruitzichten voor een koolstofarme economie, hefboom per hefboom, worden opgesteld en voor het grote publiek toegankelijk worden gemaakt.

Wij kunnen

de oprichting van een dergelijk waarnemingscentrum alleen maar toejuichen, het succes wensen bij zijn missie en onder meer toestaan dat het imago van de sector beter wordt afgestemd op zijn reële impact, gebaseerd op wetenschappelijke feiten, en op zijn vermogen om de beperkingen te verleggen die ons worden opgelegd door de strijd tegen de klimaatverandering, net zoals hij de grenzen heeft weten te verleggen van de fysica, de veiligheid, de afstand, de snelheid, de

capaciteit en de betrouwbaarheid, om er maar een paar te noemen. **Zij zal erop moeten toezien dat bij haar werkzaamheden rekening wordt gehouden met de internationale dimensie die het luchtvervoer uit de aard der zaak heeft en met de gevolgen voor het milieu, de economie en de samenleving van elke maatregel**, hoe ambitieus deze ook moge zijn, maar beperkt tot het Franse grondgebied in vergelijking met een andere maatregel, misschien minder ambitieus, maar generaliseerbaar in onze geglobaliseerde wereld. Zoals het Afrikaanse spreekwoord zegt: "Alleen gaan we snel, samen komen we verder".

Mijn commentaar: Frankrijk zal vanaf 1 januari 2022 het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie bekleden.

Ik zie dit als een kans om een internationale dimensie te geven aan dit waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart.

> Lancering van het waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart (2)

(bron Aerobuzz) 10 december - Het ministerie van Verkeer wijst erop: "De kwestie van het effect van het luchtvervoer op de klimaatverandering is de afgelopen jaren een grote maatschappelijke zorg geworden en een belangrijk vraagstuk voor de toekomst van de internationale burgerluchtvaart. Op mondiaal niveau heeft het luchtvervoer zich tot doel gesteld tegen 2050 koolstofneutraal te zijn.

Het is in deze context dat Jean-Baptiste Djebbari luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, vliegtuigfabrikanten, ngo's, deskundigen, gespecialiseerde onderzoeksinstituten, verkozenen en bevoegde administraties wilde samenbrengen om op vrijdag 10 december 2021 het waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart op te richten.

Deze waarnemingspost zal als volgt worden samengesteld

Een college van vertegenwoordigers dat het werkprogramma van de waarnemingspost zal vaststellen en leiden:

Actoren uit de academische wereld en openbare onderzoeksinstituten: Académie de l'Air et de l'Espace, ONERA, IFPEN, Supaéro, Chaire Pégase, ENAC, ENAC Alumni
Administraties : DGAC - DGEC - CGDD - France Stratégie
Agentschappen : EASA - ADEME
Parlementsleden : Vincent Capo-Canellas, Mickaël Nogal, Zivka Park
Bedrijven

: ADP - Airbus - Air France - Safran -
Thalès Franse

federaties

: GIFAS - FNAM -

UAE Europese

federaties

: A4E - ASD - CANSOONG

: Transport & Environment - Green Cross France Territoires - The Shift
Project - International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)

**Een comité van onafhankelijke deskundigen van hoog niveau,
belast met het voorstellen van werkhema's en het uitbrengen van
onafhankelijke adviezen over de producties van het
Waarnemingscentrum.**

Olivier Boucher - Klimatoloog - Institut Pierre-Simon Laplace Industriële
Economie Emmanuel

Combe - Industriële Economie - Mededingingsautoriteit Jean-Philippe

Héraud - Duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF's) - IFPEN Paul

Peeters - Duurzaam toerisme - Centrum voor Duurzaamheid, Toerisme
en Transport (CSTT), Universiteit van Breda François

Gemenne - Politicus - Sciences-Po Parijs Fadimatou

Noutchemo - Young African Aviation Professionals Associations Denis

Huet - Luchtverkeersbeheer - Eurocontrol Philippe

Novelli - Luchtvaarttechniek - ONERA Jean-Paul

Hertemann - Luchtvaarttechniek - Voormalig CEO van Safran Jean-
Michel

Vernhes - Luchthaven Ecosysteem - Voormalig voorzitter van
UAF Pedro

Piris-Cabezas - CORSIA & Duurzame biobrandstoffen voor de
luchtvaart - NGO Environmental Defense Fund, voormalig lid van CAEP

Het waarnemingscentrum krijgt een secretariaat dat wordt
ondergebracht bij het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart
(DGAC) van het ministerie van Vervoer.

Haar opdracht zal zijn:

. de **kennis over het effect van het luchtvervoer op de
klimaatverandering en over de inspanningen van alle actoren in de
sector om dit effect op korte, middellange en lange termijn te
verminderen**, in kaart te brengen, te organiseren en ter beschikking
van het **publiek te stellen**;

. Uitwisselingen aanmoedigen, door een ruimte voor dialoog te creëren
waarin actoren en waarnemers op het gebied van het luchtvervoer
(luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, vliegtuigfabrikanten, NGO's,
gespecialiseerde onderzoekinstellingen, verkozenen en bevoegde
overheidsinstanties, enz

. Het effect van het luchtvervoer objectiveren door onzekerheden en discussiepunten te documenteren

. Documenteren van de historische vooruitgang en voorstellen van reeksen hypothesen voor gebruik bij modelleringswerkzaamheden

. De verbintenissen en acties van Frankrijk om het luchtvervoer koolstofvrij te maken in het juiste perspectief plaatsen, met name in het licht van de mondiale en vooral de Europese situatie.

> Air France heeft €500 miljoen van zijn Franse EMP terugbetaald

(bron La Tribune) 10 december - Ondanks de onzekerheid over het economische risico in verband met de vijfde golf van Covid-19 begint **Air France met de terugbetaling van haar schulden aan de Franse staat. De transportgroep kondigde maandag aan 500 miljoen euro te hebben terugbetaald van de door de Franse staat (PGE) gegarandeerde lening van vier miljard euro, die was** toegekend als onderdeel van een steunplan van zeven miljard euro voor Air France. Bovendien **heeft de groep zopas een verlenging van de einddatum van 2023 tot 2025 afgerond.** Air France heeft in feite een "herprofilering" verkregen met de terugbetaling van een eerste tranche van de Franse EMP van 500 miljoen deze maand, 800 miljoen in mei 2023, vervolgens 1,3 miljard in mei 2024 en evenveel in mei 2025. Deze EMP zou oorspronkelijk in 2023 aflopen, na met twee jaar (het maximum) te zijn verlengd met een stijgende jaarlijkse rentevoet. Het Nederlandse EMP daarentegen is minder dringend, is niet volledig opgenomen en heeft een looptijd van vijf jaar. "Deze gedeeltelijke terugbetaling en het nieuwe aflossingsschema van het EMP zijn een nieuwe stap in de herstructurering van het schuldprofiel en de balans van de groep, in een context die wordt gekenmerkt door de eerste tekenen van herstel van het mondiale luchtverkeer, in combinatie met een betere toegang tot de kapitaalmarkten", merkt de luchtvaartgroep op. (...)

Air France, dat in de toekomst met een lawine van uitgaven zal worden geconfronteerd (volgens een analist zou de groep vier miljard euro meer nodig hebben), **zal snel moeten herkapitaliseren.** De groep was er reeds in geslaagd zichzelf een beetje lucht te geven met een eerste operatie ter versterking van zijn kapitaal in april jongstleden, ten bedrage van 4 miljard euro. "Zoals eerder aangegeven, **zijn er besprekingen gaande over andere maatregelen om de balans van de Air France-KLM Groep te versterken.** Daarbij kan het onder meer gaan om de uitgifte van aandelen en quasi-aandeleninstrumenten, afhankelijk van de marktomstandigheden," aldus de Commissie.

(...)

Mijn commentaar: De groep Air France-KLM betaalt geleidelijk haar schulden terug aan de staten die haar gesteund hebben.

De herschikking van de terugbetaling van de door de Franse Staat (PGE) gegarandeerde lening is een sleutelement van de strategie voor de terugbetaling van de lening.

> Een low-cost luchtvaartmaatschappij voor British Airways

(bron Trends Tendances) 11 december - Na een rampzalige eerste ervaring met Go zo'n twintig jaar geleden, gaat **British Airways een low-cost maatschappij oprichten zoals Transavia** voor Air France en Eurowings voor Lufthansa.

Deze maatschappij, BA Euroflyer genaamd, zal vanaf Gatwick korte- en middellangeafstandsvluchten gaan uitvoeren. **British Airways, dat op de Londense luchthaven terrein heeft verloren aan easyJet en Ryanair, is voornemens een deel van het verloren terrein goed te maken.**

BA Euroflyer zal volgende zomer van start gaan met een vloot van 17 Airbus A320's op intra-Europese routes met een sterke vrijetijdskonnotatie: Barcelona, Amsterdam, Parijs, enz.

In overeenstemming met

de traditie van British Airways **zou de nieuwe maatschappij een traditionele dienst aanbieden, maar haar piloten en bemanningsleden tegen minder gunstige voorwaarden inhuren, zoals Ryanair of easyJet, en zou zij tussenovernachtingen verbieden om geld te besparen.** Verwacht wordt dat de vluchten in januari beginnen.

Mijn commentaar: In september kondigde British Airways aan dat het zijn lagekostendochteronderneming niet zou lanceren wegens een gebrek aan overeenstemming met zijn piloten. De Britse luchtvaartmaatschappij heeft vervolgens haar korteafstandsvluchten op Gatwick opgeschort.

> ITA gaat partnerschappen aan met Air France en KLM

(bron AFP) 9 december - De nieuwe Italiaanse luchtvaartmaatschappij **ITA, die Alitalia is opgevolgd, heeft codeshare-overeenkomsten gesloten met Air France en KLM,** zo maakte hun moedermaatschappij donderdag bekend.

"Het commerciële partnerschap zal extra reismogelijkheden bieden en twaalf ITA-bestemmingen in Italië en Zuid-Europa openstellen voor Air France- en KLM-klanten, terwijl ITA-klanten tickets zullen kunnen boeken naar een grote verscheidenheid aan Air France- en KLM-bestemmingen in Europa, waaronder het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië", aldus Air France-KLM in een verklaring. Code-sharing in de luchtvaartindustrie betekent dat twee luchtvaartmaatschappijen hetzelfde vliegtuig op de markt brengen, elk onder hun eigen merk en vluchtnummer.

(...)

"Effectief voor KLM vanaf 1 december en voor Air France vanaf 9 december 2021, voor reizen vanaf 13 december 2021", komt de overeenkomst twee maanden nadat ITA het door schulden geplaagde Alitalia, dat onder curatele werd gesteld, heeft overgenomen en zijn activiteiten heeft stopgezet.

ITA is, evenals Alitalia daarvoor, eind oktober toegetreden tot de luchtvaartalliantie Skyteam, waarvan ook Air France en KLM lid zijn.

Mijn commentaar: ITA Airways is net gelanceerd en verveelvoudigt zijn partnerschappen.

De overeenkomst met de Air France-KLM groep komt na die met Etihad Airways, Air Malta en Air Serbia.

> **Vertragingen Boeing dwingen luchtvaartmaatschappij vluchten te annuleren**

(bron 6medias) 9 december - **American Airlines verkeert** in een crisis. De luchtvaartmaatschappij **kondigde** op donderdag 9 december aan **dat zij het aantal van haar internationale routes in de zomer van 2022 zou verminderen als gevolg van vertragingen in de leveringen van Boeing's 787 Dreamliner voor lange afstanden.** "Boeing is nog steeds niet in staat de door ons bestelde 787's te leveren, waaronder 13 vliegtuigen die deze winter aan onze vloot zouden worden toegevoegd", aldus Vasu Raja, een hoge functionaris van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, in een brief aan het personeel.

(...)

Zwaar getroffen door de pandemie en de reisbeperkingen, probeert de luchtvaartindustrie vooruit te komen. Maar de **tegenslagen van de 787 bemoeilijken dit herstel. Sinds het einde van de zomer van 2020 heeft Boeing verscheidene fabricagefouten bij het vliegtuig ontdekt**, waardoor de leveringen zijn opgeschort en het productietempo is teruggebracht tot ongeveer twee toestellen per maand in plaats van

de normale vijf. **"We betreuen de gevolgen voor onze klanten ten zeerste en werken eraan om de leveringen van de nieuwe 787's te hervatten,"** vertelde een woordvoerder van Boeing aan AFP. "Onze teams gaan door met het uitvoeren van uitgebreide inspecties en het aanbrengen van de nodige aanpassingen aan nog niet geleverde vliegtuigen, terwijl ze transparante besprekingen voeren met de FAA, onze leveranciers en onze klanten," zei hij.

"Hoewel dit op korte termijn gevolgen zal hebben, zijn wij ervan overtuigd dat dit de juiste aanpak is om de stabiliteit en de hoogste kwaliteit van onze activiteiten te waarborgen," vervolgde de woordvoerder.

***Mijn commentaar:** Boeing worstelt met het oplossen van zijn betrouwbaarheidsproblemen op de meeste van zijn modellen.*

Naast de hier besproken B787 zijn ook de certificeringen van de B737-10 (de langste versie van de B737 Max, een concurrent van de Airbus A321) en de B777X uitgesteld.

Een uniek kenmerk van de B777X is dat de vleugeluiteinden zijn ontworpen om inklapbaar te zijn, zodat zij op luchthavens geen probleem vormen.

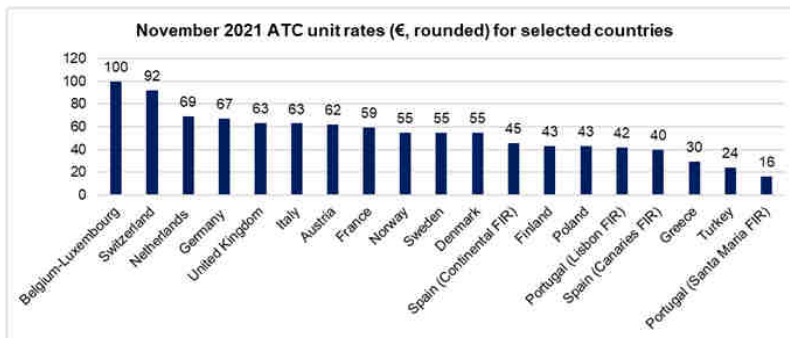
> **Ontwikkeling luchtnavigatieheffingen**

(diverse bronnen waaronder AF-KLM) 10 december - - Christine Berg, het **directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Europese Commissie**, dat verantwoordelijk is voor het initiatief van de Commissie inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky, SES), pleit voor **de invoering van een gemeenschappelijk eenheidstarief voor luchtvaartnavigatieheffingen.** -

Volgens haar zou een **gemeenschappelijk eenheidstarief** luchtvaartmaatschappijen er niet toe aanzetten minder directe routes te gebruiken om te profiteren van lagere ANSP-heffingen en **zou het leiden tot "betere klimaatprestaties" van luchtvaartmaatschappijen.**

- Mevrouw Berg hoopt dat de EU-lidstaten tegen eind 2023 een akkoord zullen bereiken over de nieuwe tariefstructuur, zodat deze in 2025 kan worden ingevoerd.

In november 2021 aangepaste globale eenheidstarieven - Eurocontrol



Commentaar van de strategieteams van Air France-KLM: De tariefstructuur voor luchtverkeersleiding wereldwijd is gebaseerd op het beginsel dat de gebruikers van het luchtruim betalen voor de gemaakte kosten.

De luchtverkeersheffingen bedragen ongeveer 5% van de kostenbasis van een luchtvaartmaatschappij.

In Europa werken de verleners van luchtvaarnavigatiediensten (Air Navigation Service Providers - ANSP's) op nationale basis en (...) brengen zij de luchtvaartmaatschappijen kosten in rekening op basis van een formule die rekening houdt met het maximumgewicht bij het opstijgen, de afstand en een eenheidstarief dat van land tot land verschilt.

Zo rekent de Franse luchtverkeersleiding momenteel 1.400 euro voor de afhandeling van een A350-900 en 704 euro voor de afhandeling van een A220-300 indien beide een afstand van 1.000 km (orthodromische afstand) afleggen in het Franse luchtruim.

Een aantal Europese verleners van luchtvaarnavigatiediensten probeert momenteel hun tarieven te verhogen om hun verliezen tijdens de pandemie te dekken, waarbij zij aanvoeren dat zij "recht" hebben op terugbetaling van deze verliezen. De IATA beweert dat de Europese aanbieders over een periode van vijf tot zeven jaar 7,8 miljard euro willen terugvorderen.

Spanje heeft echter niet de volledige last van de crisis op de schouders van de gebruikers van het luchtruim gelegd, aangezien de Spaanse regering een groot deel van de stijging van de eenheidskosten heeft opgevangen (...) om de markten open te stellen en de lokale economieën te voeden met meer verkeer en dus meer passagiers.

Intussen moet een begin worden gemaakt met de voorbereidingen om de structuur van de heffingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's) vanaf 2025 vast te stellen. Verscheidene elementen worden in overweging genomen, waaronder de differentiatie van het maximale startgewicht, het type luchthaven en het gebruik van groene brandstof.

Het opnemen van deze elementen in de kosten kan de berekeningen complexer maken.

Peter Bellew, Chief Operating Officer van easyJet, dringt aan op "prestatiegebaseerde navigatie" en pleit voor één Europese netwerkbeheerder, namelijk Eurocontrol. Een dergelijk systeem zou leiden tot een efficiënter gebruik van het luchtruim en een grotere capaciteit.

Het valt nog te bezien welk luchtruim deze ene netwerkbeheerder zal hebben.

Het in 1999 gelanceerde initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim is er nog niet in geslaagd het Europese luchtruim om te vormen tot een gemeenschappelijk luchtruim dat directere vliegroutes mogelijk zou maken. Het gevolg is dat luchtreizigers over Europa blijven zigzaggen en tonnen onnodige CO2 uitstoten.

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM daalt in vooruitzicht van nieuwe aandelenemissie

(bron Investing) 13 december - **Air France - KLM SA (PA:AIRF) aandelen waren 1,1% lager** in de ochtendhandel in Europa, in tegenstelling tot een over het algemeen positieve start van de week op het continent, **nadat het zei dat het nog steeds op zoek was naar eigen vermogen om zijn balans te versterken, ondanks de laatste pandemie-gerelateerde duik in de reisvoorraden.**

De luchtvaartmaatschappij herhaalde dat zij nog steeds kapitaalverhogende maatregelen overweegt, zoals de uitgifte van nieuwe aandelen of aan aandelen gekoppelde instrumenten, nadat zij 500 miljoen euro (564,8 miljoen dollar) had terugbetaald van een lening van 4 miljard euro van de Franse staat om haar door de Covid-pandemie heen te helpen.

De luchtvaartmaatschappij zei dat het besluit was ingegeven door tekenen van herstel van het luchtverkeer en een betere toegang tot de kapitaalmarkten. Zij heeft ook onderhandeld over een verlenging van de lening, die oorspronkelijk in mei 2023 volledig moest zijn terugbetaald. Zij zal de lening nu in drie fasen tussen 2023 en 2025 terugbetalen.

Mijn opmerking : De kritiek op de groep Air France-KLM heeft meer te maken met de trage tenuitvoerlegging van de aflossingsoplossingen dan met twijfels over de aflossingscapaciteit.

Financiële analisten vergelijken het met Lufthansa. De Duitse onderneming is verder gevorderd in haar aflossingsproces dan de Frans-Nederlandse groep.

Zij heeft haar leningen sneller verkregen dan Air France-KLM. Vervolgens profiteerde zij tijdens de zomer van een gunstige context om haar eigen vermogen te versterken: de kortstondige daling van de pandemie had het moreel van de beleggers opgeblazen.

Einde van het persoverzicht

> Betaling van de winstdelingsregeling Air France 2019. Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

De werknemers van Air France zullen hun winstdeling voor 2019 in de komende dagen ontvangen. Deze winstdeling had eind 2020 moeten zijn uitbetaald. Een akkoord tussen de vakbonden en de directie van Air France heeft Air France in staat gesteld haar cashflow tijdelijk te verlichten door de betaling met een jaar uit te stellen.

De betrokken werknemers hebben van Natixis een brief ontvangen waarin zij tot 14 december 2021 de tijd krijgen om hun voorkeur kenbaar te maken:

==> **INVESTEREN** Ik spaar en geniet een belastingvrijstelling*

==> **INVESTEREN EN ONTVANGEN** Ik investeer een deel en ontvang het andere deel

==> **ONTVANGEN** Het bedrag wordt opgenomen in mijn belastbaar inkomen

Om te voorkomen dat u telkens vergeet uw adres te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden

gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

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

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de websites van de managers.

> **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 13 december gesloten op 3,814 euro. Het is deze week gedaald met -3,52%. Lees mijn commentaar in de rubriek "Beurspersoverzicht".

V or de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,29 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten v or het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week licht gestegen met \$1 tot \$75.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober had Brent met 86 dollar een niveau bereikt dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De aankondiging van de komst van de Omicron variant leidde tot een daling van bijna \$10.

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband

houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis 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 contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10982 mensen ontvangen dit persbericht live