

Air France ontvangt zijn twintigste Airbus A350-900 genaamd "Angers"



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 888, 28 november 2022

Als u deze pagina niet goed 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,

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 ontvangt zijn twintigste Airbus A350-900 genaamd "Angers"

(bron Air Journal) 26 november - **De twintigste A350-900 van de 38 bestelde exemplaren is gisteren afgeleverd aan de Franse luchtvaartmaatschappij.** Het vliegtuig, met registratie F-HTYT, rolde van de Airbus-assemblagelijin in Toulouse en ging op weg naar Parijs-Charles de Gaulle, waar het zal worden gebruikt voor de langeafstandsroutes van de luchtvaartmaatschappij. Hij maakt vandaag zijn eerste commerciële vlucht naar Lima, Peru.

Sinds 2019 en de levering van zijn eerste Airbus A350 heeft Air France de traditie hervat om zijn vliegtuigen naar Franse steden te noemen. "Angers" werd gekozen "als eerbetoon aan deze stad in het westen van Frankrijk, die een rijk erfgoed heeft en ooit de residentie van de koningen van Frankrijk was", aldus Air France. Vóór Angers noemde de maatschappij haar 19 vorige Airbus A350's naar Toulouse, Lyon, Saint-Denis de la Réunion, Nice, Bordeaux, Marseille, Reims, Dijon, Saint-Malo, Cannes, Aubusson, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Chambord, Cayenne, Lille, Menton, Deauville en Biscarosse.

Met de Airbus A350 in dienst op haar langeafstandsnetwerk blijft Air France vliegtuigen van de nieuwe generatie in haar vloot opnemen, die zuiniger en milieuvriendelijker zijn. **"Met 25% minder CO2-uitstoot in vergelijking met vliegtuigen van de vorige generatie is het een belangrijke hefboom om de ecologische voetafdruk van de luchtvaartmaatschappij te verkleinen. De geluidsvoetafdruk is ook met 40% verminderd"**, aldus de luchtvaartmaatschappij.

Deze winter zullen de A350's van Air France 20 bestemmingen op vier continenten aandoen, met vertrek vanaf Parijs-Charles de Gaulle

(...)

**Tegen 2030 zullen de vliegtuigen van de nieuwste generatie (Airbus A350 en Airbus A220) 70% van de vloot uitmaken, tegenover 7% nu**, dankzij een ambitieus investeringsplan van een miljard euro per jaar.

***Mijn commentaar:** De doelstellingen voor het koolstofarm maken van Air France voor 2030 zijn ambitieus.*

*Zij zijn haalbaar dankzij twee belangrijke acties:*

- . het gebruik van duurzame brandstoffen (SAF, waarvoor langlopende aankopen zijn gedaan, zie [mijn brief 887](#)).*
- . de vervanging van oude vliegtuigen, waardoor de uitstoot van broeikasgassen en de geluidsoverlast zullen verminderen.*

*Deze feitelijke elementen maken het mogelijk te reageren op de kritiek van tegenstanders van het luchtvervoer, die het luchtvervoer snel denigreren en ontgroening als enige oplossing bepleiten.*

## > **Touroperator Corendon breidt aanbod vanuit Brussel uit**

(bron Trends Tendances) 28 november - **De Nederlandse reisboekingsgigant Corendon verdubbelt** volgend seizoen **zijn vertrekcapaciteit vanaf de luchthaven van Brussel**, ten koste van Schiphol in Nederland. *Als redenen worden hoge kosten en een chaotische situatie op de Nederlandse luchthaven opgegeven*, meldde de Telegraaf maandag.

**Corendon zal het aantal zitplaatsen vanaf Brussels Airport volgend seizoen verdubbelen tot 260.000. De capaciteit op Schiphol zal dan stijgen tot 230.000 stoelen.**

**Corendon-baas Atilay Uslu vreest dat het bedrijf door personeelstekorten op Schiphol in de toekomst gedwongen zal zijn de capaciteit van de Nederlandse luchthaven nog verder terug te brengen.** "Vanuit Brussel kunnen we vakanties verzorgen voor klanten", zegt hij.

Bovendien zijn vluchten vanuit België goedkoper omdat de tarieven op Schiphol zijn gestegen en de Nederlandse luchtvaartbelastingen zijn verviervoudigd, aldus de CEO.

***Mijn commentaar:** Als gevolg van de aankondiging door de Nederlandse regering van een vermindering van het aantal toegestane vluchten op Schiphol, de belangrijkste luchthaven van Nederland, zullen passagiers voortaan vanuit Brussel vliegen in plaats van vanuit Amsterdam.*

*De Lufthansa-groep, die via haar dochteronderneming Brussels Airways al een sterke positie in Brussel heeft, zal hiervan profiteren.*

## > Emirates bevestigt dat het vanaf volgende zomer met al zijn a380's zal vliegen

(bron BFMtv) 24 november - De **A380 - die al drie jaar niet meer door Airbus wordt geproduceerd - is door luchtvaartmaatschappijen geleidelijk aan in de steek gelaten vanwege het gebrek aan winstgevendheid.**

Momenteel zijn 70 van de 118 eenheden in bedrijf, een cijfer dat tegen het einde van het jaar zal stijgen tot 80 en volgende zomer tot 118. Dit is de volledige vloot van het bedrijf, bevestigde zijn CEO, Tim Clark, woensdag aan de Duitse pers.

De in Dubai gevestigde luchtvaartmaatschappij zet vanwege de configuratie van haar activiteiten zwaar in op dit toestel, terwijl haar concurrenten het in de garage stopten. Het investeert 2 miljard dollar om het uit te rusten met zijn nieuwe Premium Economy klasse.

(...) In tegenstelling tot de huidige trend naar lichtere, tweemotorige vliegtuigen met één gangpad, maakt **de A380, die zeer duur is om rendabel te maken, ook bij andere maatschappijen een comeback.**

Het maakt een comeback op intercontinentale routes met British Airways, dat 12 vliegtuigen heeft, Singapore Airlines, dat er ook 12 heeft, Qatar Airways (8), Qantas (6) en Korean (4). Lufthansa wil haar vloot van acht A380's volgende zomer opnieuw in gebruik nemen, bijna drie jaar nadat ze met pensioen is gegaan.

**Met uitzondering van Emirates vinden deze terugkeer echter plaats onder enige druk voor de luchtvaartmaatschappijen.** Ze moeten momenteel een zeer aanzienlijke toename van het verkeer opvangen. Temeer daar **de leveringen van de Boeing 777X traag verlopen.** Dit vliegtuig, het grootste in de catalogus van Boeing maar lichter dan de A380, heeft slechts twee motoren, zodat het veel goedkoper te exploiteren is en dus minder duur om rendabel te maken.

(...)

De eerste leveringen werden verwacht medio 2020, maar werden uitgesteld tot begin 2021 en vervolgens weer uitgesteld. Ze worden nu eind 2023 verwacht. Het moet ook concurreren met de A350, momenteel het grootste vliegtuig in de Airbus-catalogus

(...)

***Mijn commentaar:*** De drie Golfmaatschappijen, waaronder Emirates, bevinden zich in een zeer klein geografisch gebied, met hun drie hubs gegroepeerd in een gebied van minder dan 500 km.

*De plaatselijke luchtverkeersleidingssystemen zijn bijna verzadigd, waardoor de luchtvaartmaatschappijen met vliegtuigen met een hoge capaciteit gaan vliegen.*

*Om in deze behoefte te voorzien, heeft Emirates een grote order geplaatst voor 115 B777-9's, die nog niet is uitgevoerd, waardoor Emirates genoodzaakt is zijn A380's te blijven gebruiken, ondanks de hoge kosten.*

## > Lufthansa behoudt medestanders in Rome voor overname ITA Airways

(bron Les Echos) 26 november - **Een nieuwe wending in de dramatische komedie van de privatisering van ITA Airways.** Krijgt Lufthansa binnenkort de leiding over de Italiaanse luchtvaartmaatschappij? Dat is althans wat de Duitse luchtvaartmaatschappij, die nog als enige in de running is voor de privatisering van de Italiaanse vliegtuigbouwer, wil. **Begin deze week kondigde de scheepvaartgigant MSC aan zich terug te trekken. Afgelopen augustus had het samen met Lufthansa** een bod van 850 miljoen euro uitgebracht op 80% van ITA, waardoor de Italiaanse staat slechts een aandeel van 20% overhield. De scheepvaartgigant zou 60% van de investering op zich nemen. Nu alleen op de baan, en na de rekeningen van ITA te hebben onderzocht, handhaaft Lufthansa haar belang in de door crisis geteisterde onderneming.

Volgens indiscreties van de "Corriere della Sera" **bestudeert de regering-Meloni de mogelijkheid om de meerderheid van ITA te verkopen aan een consortium van Lufthansa en het staatsspoorwegconcern Ferrovie dello Stato (FS).** De Duitse groep zou een meerderheidsbelang van 51% hebben en de staat zou 20% van het kapitaal behouden. Het Italiaanse ministerie van Financiën weigert dit categorisch te ontkennen. **De "Duitse optie" heeft echter de voorkeur van minister van Economie Giancarlo Giorgetti.** Bij zijn aantreden eind oktober was een van zijn eerste beslissingen om de door de regering van Mario Draghi besloten exclusiviteit voor de onderhandelingen met Certares, die samenwerkt met Air France-KLM en Delta Airlines, niet te verlengen. Hij meent dat Air France een commerciële en geen industriële partner zou zijn.

(...)

Andrea Giuricin Hoogleraar vervoerseconomie aan de universiteit van Milaan-Bicocca

**"ITA is een essentieel onderdeel van de strategie van Lufthansa"**, zegt Andrea Giuricin, hoogleraar vervoerseconomie aan de universiteit van Milaan-Bicocca. Wanneer zij concurrerende luchtvaartmaatschappijen zoals Austrian Airlines, Brussels Airlines of Swiss overneemt, besteedt zij veel aandacht aan de ontwikkeling van de hub, of deze nu in Wenen, Zürich of Brussel ligt. **Dit is wat zij voornemens is te doen in Rome, waardoor zij een kloof zou kunnen dichten met haar rivalen betreffende Zuid-Amerika.** Om historische redenen, met name in verband met immigratie en emigratie, heeft Italië een groot potentieel.

**Ferrovie dello Stato en de snelweg- en luchthavenexploitant Atlantia hebben**

**daarentegen de geruchten ontkend dat zij zich in de strijd mengen.** Zij herleefden projecten die in 2019 onder druk van de populistische regering-Liga-M5S waren geboren. "(...) Lufthansa wil een echte privatisering en de vrije hand krijgen, maar er is een nationalistische rand binnen de Italiaanse regering die wil dat de staat de bepalende factor blijft. Dit zou **de onderhandelingen, die uiterlijk volgend voorjaar moeten zijn afgerond, kunnen** bemoeilijken."

**Dit is de periode van vrijheid die ITA nog heeft, waarvan de rekeningen blijven verslechteren.** De staat heeft het bedrijf onlangs voor 400 miljoen euro geherkapitaliseerd. Brussel heeft een maximale injectie van 1,35 miljard euro aan overheidsmiddelen toegestaan en er is nog maar 250 miljoen euro over. Dit is te weinig om zelfstandig te kunnen blijven vliegen. "Het is te klein, te kwetsbaar en de luchtvaartsector is te ingewikkeld", benadrukt Andrea Giuricin. **Het kan alleen worden overgenomen door een andere groep of het zal crashen.**

***Mijn commentaar:** Nog een commentaar op deze commedia dell'arte (een genre van Italiaans volkstheater, ontstaan in de 16e eeuw, waarin gemaskerde acteurs komedies improviseren die gekenmerkt worden door naïviteit, bron Wikipedia).*

*Een serieuzere opmerking: de belangstelling voor de aankoop van ITA Airways is de laatste jaren toegenomen door de beperkingen op zakenreizen.*

*Historisch gezien heeft ex-Alitalia altijd gewerkt vanuit twee hubs: Milaan, waar het zakelijk verkeer overheerste, en Rome, dat gericht was op vrijetijdsverkeer. Het beheer van deze twee hubs met een zeer verschillend klantenbestand heeft regelmatig tot aanzienlijke extra kosten geleid.*

*Indien de waarschijnlijke daling van het zakelijke verkeer in Milaan wordt bevestigd, zullen luchtvaartmaatschappijen die ITA Airways willen kopen, wellicht de contouren van hun bod moeten herzien.*

*Een ITA Airways met minder beperkingen van de dubbele hub zou beter beheersbaar zijn.*

## > Chinese luchtvaartmaatschappijen optimistisch over terugkeer van langeafstandsvluchten

(bron Air & Cosmos) 26 november - **De drie grote Chinese luchtvaartmaatschappijen, Air China, China Southern Airlines en China Eastern Airlines, keren terug naar langeafstandsvluchten, ook al zijn er nog steeds gezondheidscontroles van kracht die nu worden versoepeld.** Air China heeft aangekondigd dat het tegen 25 maart 2023 52 routes zal openen, terwijl China Southern Airlines en China Eastern Airlines elk 42 routes zullen aanbieden, aldus "People's Daily Online". Air China zal 132 wekelijkse vluchten uitvoeren op zijn 52 routes.

(...)

**Deze terugkeer van langeafstandsvluchten gaat gepaard met een geleidelijke versoepeling van de gezondheidscontroles, waaronder de "afschaffing van het mechanisme van de stroomonderbreker", om Li Yangmin, General Manager van China Eastern Airlines, te citeren. Dit mechanisme werd ingesteld wanneer vijf of meer passagiers van een vlucht van een luchtvaartmaatschappij bij de landing in China een positieve testuitslag krijgen, waardoor alle vluchten van dezelfde maatschappij twee weken lang worden opgeschort. Deze schorsing wordt verlengd tot vier weken indien 10 of meer passagiers positief testen op Covid.**

**Anderzijds blijft de quarantaine voor inkomende reizigers van kracht, hoewel deze is teruggebracht van tien tot acht dagen, terwijl passagiers wordt gevraagd één negatief testresultaat te verstrekken in plaats van twee uit nucleïnezuurtests die niet meer dan 48 uur voor het instappen worden uitgevoerd.**

***Mijn commentaar:** Deze informatie moet met voorzichtigheid worden bekeken. De "zero Covid" strategie is onvermijdelijk in China. De gezondheidszorg is niet klaar voor een Westers beleid van "coëxistentie" met het virus. Het aantal verpleegkundigen per 1.000 inwoners in China is bijvoorbeeld zeven keer lager dan in de VS.*

*De situatie is anders in het grote buurland India.*

*India heeft de laatste reisbeperkingen in verband met de Covid-19 pandemie opgeheven, waarbij vaccinatie nog steeds wordt aanbevolen maar niet verplicht is.*

*Sinds 22 november 2022 zijn volgens de website van de Indiase ambassade in Frankrijk de nieuwe "richtsnoeren" herzien in het licht van het "aanhoudende dalingstraject" van Covid-19 en de "aanzienlijke vooruitgang" in de vaccinatiegraad, zowel in India als wereldwijd. Hoewel alle reizigers "bij voorkeur volledig moeten zijn gevaccineerd", en "bij voorkeur" een masker moeten dragen en fysieke afstand moeten respecteren, blijft alleen een thermische controle bij aankomst op de luchthavens van het land noodzakelijk.*

## > Grenscontroles: Franse luchthavens vrezen chaos in 2023

(bron Les Echos) 25 november - **Het verbod om te vliegen op routes die in minder dan 2,5 uur worden bediend door treinen is niet het enige onderwerp dat de nachtmerries van Franse luchthavenbeheerders kan voeden. Het jaarlijkse congres van de Unie van Franse Luchthavens (UAF), deze vrijdag, was de gelegenheid om een kleine lijst op te stellen.**

**De belangrijkste zorg van de Franse luchthavens na twee jaar crisis blijft het regelgevingskader, dat hun speelruimte bij onderhandelingen met luchtvaartmaatschappijen en het beheer van hun capaciteit sterk beperkt. Een kader**

dat de luchthavens hopen te zien evolueren.

**Maar het jaar 2023 brengt ook een nieuw risico van chaos op luchthavens met zich mee, met de inwerkingtreding van een nieuwe Europese regel inzake grenscontrole.** Vanaf mei 2023 moeten internationale reizigers van buiten het Schengengebied inchecken voordat zij de grens oversteken om in aanmerking te komen voor vrijstelling van de visumplicht. Dit systeem, dat **rechtstreeks geïnspireerd is op het Esta-programma in de Verenigde Staten, moet de Europese veiligheid versterken.** Maar de uitvoering ervan baart de luchthavens zorgen, die vrezen voor eindeloze rijen bij de incheckbalies. **"De staten hebben zich geconcentreerd op het IT-aspect van het project, maar niet op de tenuitvoerlegging ervan in de luchthavens,** waardoor chaos dreigt te ontstaan, met urenlange wachttijden aan de grenzen", zegt Olivier Jankovec, directeur-generaal van de ACI-vereniging van Europese luchthavens.

Bij gebrek aan extra middelen moet de invoering van het systeem "worden uitgesteld of ten minste worden versoepeld tijdens de piekuren", aldus de vertegenwoordiger van de luchthavens. "Wij vragen om een overgangperiode, met een versoepeling van de controles in geval van verzadiging", zegt Olivier Jankovec.

**Een ander punt van zorg voor 2023 is de voorgestelde herziening van de regels voor de toewijzing van slots,** waarvoor de Commissie het raadplegingsproces is begonnen. In een poging om hun infrastructuur te optimaliseren **vragen de luchthavens om strengere regels voor het gebruik van kostbare slots, terwijl de luchtvaartmaatschappijen om meer flexibiliteit vragen.** "We gaan naar een tekort aan luchthavencapaciteit, wat betekent dat de slots maximaal moeten worden benut", aldus de ACI-directeur, verwijzend naar de geplande beperking van het aantal vluchten op Amsterdam-Schiphol.

Naast deze Europese problemen zijn er ook Franse problemen. De Franse luchthavens, die zich door de wetgever minder goed behandeld voelen dan de luchtvaartmaatschappijen, zijn de belofte van de vorige minister van Vervoer om een hervorming van de regelgeving inzake de vaststelling van de tarieven en de financiering van hun investeringen te bestuderen, niet vergeten.

Ze hebben geen gebrek aan ideeën. **We zullen de toepassing van de belangrijkste principes moeten herzien",** zegt Tanguy Bertolus, voorzitter van de raad van bestuur van Aéroports de Lyon. **De eerste is het billijke rendement op geïnvesteerd kapitaal, dat in het geval van luchthavens niet meer wordt nageleefd. Maar ook het niveau van de heffingen, die niet meer dan 70% van de reële kosten van de luchthavendiensten dekken,** en het beginsel van matiging van de heffingen, dat de stijging van de heffingen beperkt maar de daling niet," benadrukt hij.

Een boodschap die de luchtvaartmaatschappijen duidelijk niet bevalt. **De luchtvaartmaatschappijen hebben in twee jaar tijd het equivalent van tien jaar winst verloren, terwijl de exploitatieverliezen van de luchthavens in 2020 700 miljoen euro bedragen, na 1,1 miljard winst in 2019",** aldus Laurent Timsit, de algemeen afgevaardigde van de nationale luchtvaartfederatie (FNAM). Als er

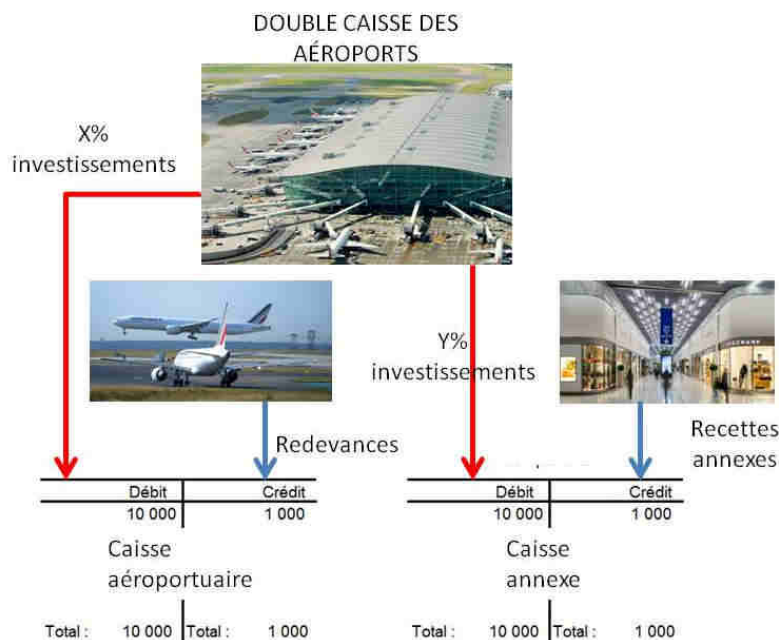


**geld te verdienen valt, is dat niet bij de luchtvaartmaatschappijen.**

Maar voorlopig lijkt de huidige minister van vervoer, Clément Beaune, zich voor andere zaken te interesseren. De minister en de Unie van Franse luchthavens hebben voor de Olympische Spelen van 2024 een "handvest voor de kwaliteit van de dienstverlening" ondertekend. Maar zonder extra middelen om de passagierservaring in luchthavens te verbeteren.

**Mijn commentaar:** Het artikel heeft het over "het billijke rendement op geïnvesteerd kapitaal, dat niet langer wordt gerespecteerd in het geval van luchthavens". Dit betekent dat wordt nagegaan of het geïnvesteerde kapitaal voldoende rendement oplevert om het kapitaal terug te betalen.

Het geval van de luchthavens is bijzonder, omdat hun inkomsten en investeringen worden beheerd via een dual fonds.



Het dubbele kassasysteem houdt in dat de heffingen voor zuivere luchthavenactiviteiten, waarvan het bedrag door de transportregulator (ART) wordt gevalideerd, worden gescheiden van de neveninkomsten uit winkels, onroerend goed of parkeerplaatsen.

Het dubbele kassasysteem stelt de luchthavens ook in staat investeringen toe te wijzen volgens regels die voor discussie vatbaar zijn. Hoe kan immers worden voorkomen dat de kosten van de bouw van een terminal (waarin luchtvaartmaatschappijen en winkels zijn ondergebracht) ten koste gaan van de luchtvaartmaatschappijen?

Bijgevolg kunnen luchtvaartdiensten, die deel uitmaken van de gereguleerde perimeter, niet worden gesubsidieerd met inkomsten uit winkels of parkeerterreinen



*(de zogenaamde niet-luchtvaartdiensten) waarop luchthavens vrij prijzen kunnen vaststellen en die zeer hoge marges genereren.*

*Bijgevolg verhogen de luchthavens, zonder deze meevaller om de door de aandeelhouders van het luchtvaartfonds verwachte rentabiliteit te bereiken, de luchthavengelden.*

## **Einde persoverzicht**

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

**Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 28 november op 1,27 euro. Hij is deze week stabiel (+0,55%).**

Zij wordt gestraft door de uitgifte van converteerbare obligaties en door de opschorting van een staking door de vakbonden van het cabinepersoneel voor de kerstperiode.

**De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,54 euro.** Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

### **> Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen**

**Olie en vliegtuigbrandstof zijn terug op niveaus die dicht bij die van het begin van het jaar liggen, hoewel het verschil tussen de olie- en vliegtuigbrandstofprijzen nog steeds zeer groot is.** De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

**De vliegtuigbrandstof in Europa daalt deze week met -\$6 tot \$129 per vat. Het is bijna het laagste niveau sinds het begin van de gezondheids crisis.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

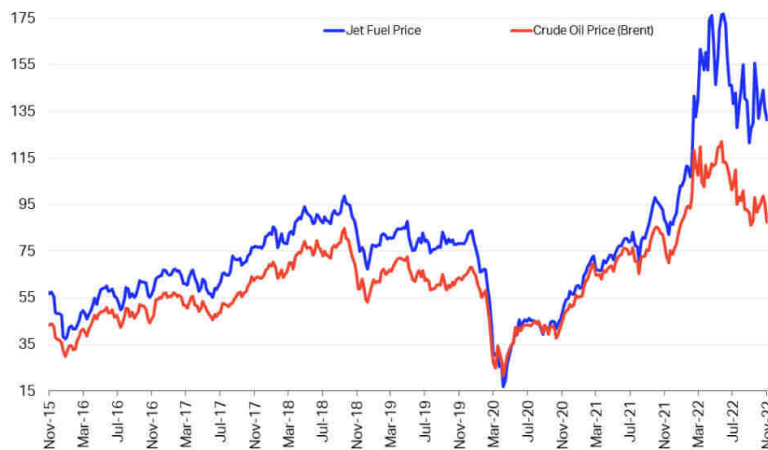
**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$4 tot \$83** Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

Begin maart bereikte de ruwe Brent \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008). De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen doen dalen.

**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel.** Dit is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - november 2022.

Jet fuel price developments - longer term perspective

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

*Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 18 november 2022*

### Fuel Price Analysis

The jet fuel price for week of down 3.9% at \$131.3/bbl:

18 November 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
<b>Jet Fuel Price</b>	100%	312.55	131.27	1036.61	358.84	-3.9%	-0.5%	48.0%
Asia & Oceania	22%	286.74	120.43	951.39	344.10	-6.6%	0.1%	34.4%
Europe & CIS	28%	319.27	134.09	1058.00	361.29	-4.0%	4.1%	55.0%
Middle East & Africa	7%	292.39	122.80	969.62	366.73	-5.9%	0.7%	41.0%
North America	39%	324.81	136.42	1077.72	362.67	-2.4%	-3.6%	51.7%
Latin & Central America	4%	322.19	135.32	1069.03	374.86	-1.3%	-4.6%	49.8%

**Goed om te weten.**

**> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

U vindt op mijn [navigatiesite](#) de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

## > **Beheer van de CIPF**

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 kiest voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

## **Details**

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

U kunt op dit persoverzicht reageren of mij informatie of gedachten sturen die mij 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 op het aandeelhouderschap van werknemers...**

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

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

## **| François Robardet**

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

**Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)**

### ***Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC***



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.36 mensen ontvangen dit persoverzicht live