

AF-KLM wil het mandaat van president-directeur Anne Marie Couderc verlengen



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

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°890, 12 december 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,

[volg deze link](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

## *Persoverzicht van maandag*

### > Air France KLM wil mandaat voorzitter Anne Marie Couderc verlengen bij gebrek aan opvolger

(bron AOF) 9 december - De Raad van Bestuur van de Air France-KLM Groep, bijeen op 8 december 2022, heeft besloten om aan de Algemene Vergadering van 2023 een resolutie voor te leggen tot wijziging van artikel 26 van de statuten van de Groep om te specificeren dat wanneer de leeftijdsgrens voor de voorzitter van de Raad van Bestuur tijdens zijn mandaat wordt bereikt, hij zijn functie blijft uitoefenen tot het einde van zijn mandaat als bestuurder.

In dat geval worden **de taken van Anne-Marie Couderc, momenteel voorzitter van de Raad van Bestuur van Air France-KLM, verlengd tot het einde van haar mandaat als bestuurder, dat wil zeggen tot het einde van de Algemene Vergadering van 2024 die is bijeengeroepen om de jaarrekening voor 2023 goed te keuren.**

Het is de bedoeling de samenhang binnen de Raad van Bestuur te waarborgen door de duur van het mandaat van de Voorzitter van de Raad af te stemmen op die van zijn bestuursfunctie. **De groep verklaart dat het Comité voor Benoemingen en Bestuur van de Raad van Bestuur een diepgaand proces heeft opgestart om**

een opvolger voor de voorzitter te vinden.

**Mijn commentaar:** Het mandaat van voorzitter van de Raad van Bestuur van Air France-KLM eindigt (voorlopig) in mei 2023.

*Aangezien er tot op heden geen opvolger is aangewezen, leek het verstandig de ambtstermijn van Anne-Marie Couderc met een jaar uit te stellen.*

*Dit was een gemakkelijke beslissing, aangezien zij sinds haar aantreden zoveel voldoening heeft gegeven.*

*Voor de goede orde: haar voorzitterschap zal na dat van Jean-Cyril Spinetta een van de langste zijn in de geschiedenis van de groep.*

## > KLM krijgt (eindelijk) een Premium Comfort

(bron TourMaG) 6 december - Aan het eind van de zomer is **KLM begonnen met het aanpassen van de configuratie van haar langeafstandsvliegtuigen - de B777 en 787 - om een van de paradepaardjes van de luchtvaartindustrie te kunnen aanbieden**, een product dat de grote luchtvaartmaatschappijen al blij heeft gemaakt: **een verbeterde economy class**.

Een tussenklasse tussen economy en business class, die afhankelijk van de luchtvaartmaatschappij verschillende namen kan hebben: Premium Economy bij Air France, Premium Select bij Delta of Moana Premium bij Air Tahiti Nui.

Voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij **heet** het "**Premium Comfort**".

**Het oorspronkelijke idee, dat in 2008 tijdens de wereldwijde economische crisis door Air France werd uitgevonden, was om een alternatief te bieden voor de economy class voor een deel van de zakelijke klanten met een kleiner budget die zich geen business class meer konden veroorloven.**

Met de terugkeer van enige economische groei vanaf 2010 begon de premium economy class ook aantrekkelijk te worden voor vrijetijdsklanten die wat meer ruimte, een betere maaltijd en wat erkenning wilden.

Toen Ben Smith aantrad als CEO van Air France-KLM, begon hij onmiddellijk met het herontwerpen van dit product bij Air France, omdat hij het essentieel achtte om de winstgevendheid van de luchtvaartmaatschappij te verbeteren.

Een winnende strategie die hij toejuichte toen hij de laatste resultaten van de groep bekendmaakte. **Over de hele wereld is dit tussenklassenmodel overgenomen door de grote internationale luchtvaartmaatschappijen.** Het blijkt een echte geldmachine te zijn voor de exploitanten die het aantal zitplaatsen aan boord regelmatig verhogen.

Emirates heeft dit begrepen en heeft dit jaar niet geaarzeld twee miljard dollar te investeren om zijn Airbus A380's uit te rusten met een nieuwe Premium Economy-klasse, die plaats biedt aan 56 passagiers.

(...)

Boet Kreiken, General Manager Customer Experience van KLM, gaf enkele details.

**"We moesten dezelfde opties kunnen aanbieden als onze collega's en partners van Air France en Delta en onze concurrenten.** Dit was een groeiende vraag van onze klanten.

(...)

Het KLM-product zal daarom geleidelijk worden afgestemd op de Air France-KLM-groep en haar partnerluchtvaartmaatschappijen.



***Mijn commentaar:*** De invoering van een premiumklasse is een mijlpaal in de geschiedenis van KLM.

*De werkzaamheden voor de uitrusting van de Boeing 777's en 787's van KLM zijn in september begonnen. Naar verwachting zal het in januari 2024 klaar zijn.*

## > **Directeuren ITA en Lufthansa ontmoeten elkaar voor mogelijke verkoop**

(bron: Reuters) 9 december - **De voorzitter van ITA Airways, Antonino Turicchi, heeft deze week een ontmoeting gehad met Carsten Spohr, topman van Lufthansa,** nu de Italiaanse regering een voorlopige overeenkomst wil ondertekenen om de Italiaanse luchtvaartmaatschappij tegen het eind van het jaar te verkopen, meldde Corriere della Sera op vrijdag.

**De deal zou de opvolger van Alitalia kunnen waarderen op 450-480 miljoen euro** (\$475-\$505 miljoen) en Lufthansa zou een belang van 55-60% krijgen, voegde de Italiaanse krant eraan toe.

(...)

De nieuwe Italiaanse regering heeft vorige maand het privatiseringsproces van ITA heropend nadat een exclusiviteitsperiode voor gesprekken met de Amerikaanse participatiemaatschappij Certares, Air France-KLM en Delta Airlines niet tot een

overeenkomst had geleid.

Lufthansa is ervan overtuigd dat het zal slagen, aldus een persoon die op de hoogte is van de situatie, en voegde eraan toe dat er **geen andere bieder in de running is**.  
(...)

**ITA heeft** een plan gelanceerd om 1.200 nieuwe werknemers aan te werven in 2023, wanneer de maatschappij **39 nieuwe vliegtuigen zal toevoegen aan de 65 die ze al heeft**.

***Mijn commentaar:** MSC en Lufthansa hadden eind augustus aangeboden om 850 miljoen euro te betalen voor 80% van ITA Airways. Als de informatie in dit artikel wordt bevestigd, heeft Lufthansa haar aanbod met meer dan 50% verlaagd.*

*De moeilijkheden die ITA Airways ondervindt om zijn activiteiten weer op de rails te krijgen, zouden de daling van de waardering gedeeltelijk kunnen verklaren. Indien het nieuwe Italiaanse bedrijf verliezen zou blijven opbouwen, zou de koper deze, althans gedeeltelijk, moeten dekken.*

*In de kortereafstandssector heeft ITA Airways nauwelijks 20% van de Italiaanse binnenlandse markt in handen en moet het hoofd bieden aan de concurrentie van goedkope luchtvaartmaatschappijen, onder leiding van Ryanair en easyJet.*

*Op langeafstandsroutes beschikt de maatschappij over een kleine vloot: zeven A330's en zes A350's.*

## > **Nucleaire kwestie smooit akkoord over duurzame vliegtuigbrandstoffen**

(bron: Les Echos) 9 december - Een week die cruciaal had moeten zijn voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer in Europa is uitgelopen op een mislukking. Na een marathononderhandeling van meer dan 9 uur, die in de vroege uren van vrijdagochtend eindigde, is **de dialoogvergadering er niet in geslaagd de meningsverschillen tussen de Commissie, de Raad van de EU en het Europees Parlement over de opname van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) op te lossen**. Indien geen akkoord wordt bereikt, zal de definitieve aanneming van de RefuelEU-luchtvaartverordening, die voor deze zomer was gepland, waarschijnlijk worden uitgesteld tot het volgende Zweedse EU-voorzitterschap in 2023.  
(...)

Maar **de onderhandelingen zijn in een impasse geraakt als gevolg van de vijandigheid van verscheidene deelnemers met een anti-nucleaire milieubewuste inslag tegen vormen van "e-kerosine" die worden geproduceerd met behulp van door kernenergie opgewekte elektriciteit**. Deze tegenstanders hadden met name een termijn willen opleggen voor het gebruik van kernenergie en het exclusieve gebruik van 100% "groene" elektriciteit voor de vervaardiging van zijn

"e-kerossen". Dit zou het nog moeilijker, zo niet onmogelijk, maken om de productie van e-kerosine te ontwikkelen, waarvoor veel elektriciteit nodig is en die toch de enige mogelijkheid is voor duurzame vliegtuigbrandstoffen op basis van een vrijwel onbeperkte hulpbron.

**"De anti-kernenergielobby en de Duitse en Spaanse regeringen willen niet dat Refuel EU wordt gebruikt als een Trojaans paard voor kernenergie,"** zegt een persoon die bekend is met de zaak. **Het Franse voorzitterschap is erin geslaagd kernenergie weer in het spel te krijgen. Ze rekenen op het komende Zweedse voorzitterschap om orde op zaken te stellen.**

Na meer dan twee jaar werk in de Europese Commissie en het Parlement leek de baan voor de DAC's duidelijk. **Deze niet-fossiele brandstoffen worden namelijk door alle spelers in de sector beschouwd als het meest doeltreffende middel, op korte en middellange termijn, om de CO2-emissies van het luchtvervoer aanzienlijk te verminderen en in 2050 koolstofneutraliteit te bereiken.**

Geproduceerd uit voedsel- en landbouwresiduen en gemengd met conventionele paraffine, zouden zij de koolstofvoetafdruk van de huidige vliegtuigen met 80% kunnen verminderen, zonder te wachten op een nieuwe generatie vliegtuigen.

**Afgelopen juli hadden** de Europese Raad en het Parlement al overeenstemming bereikt over de grote lijnen van de tekst, die de verwerking van minimaal 2% CAD in paraffine vanaf 2025 en 6% in 2030 verplicht stelt. **De Europese regelgevers zijn ook overeengekomen om alle brandstoffen uit landbouwproducten die met de voedselproductie kunnen concurreren of tot ontbossing kunnen bijdragen, uit te sluiten. Dit in tegenstelling tot de Verenigde Staten, waar de landbouw rechtstreeks en massaal bijdraagt aan de productie van biobrandstoffen.**

Deze mislukking betekent uiteraard niet dat het Refuel EU-project en de duurzame vliegtuigbrandstoffen, waarvan de productie in verschillende landen op gang komt, zijn

opgegeven. In Frankrijk verplicht de regelgeving sinds 1 januari 2022 luchtvaartmaatschappijen en oliemaatschappijen al om 1% CAD in hun paraffine te verwerken, ook al is de industriële productie nog niet op gang gekomen

***Mijn commentaar:*** *Of je nu groen, pro of anti-kernenergie bent of niet, het verandert niets.*

*De commerciële luchtvaart is mondiaal, elk besluit dat in één deel van de wereld wordt genomen zal de concurrentie verstoren en niet het gewenste effect hebben.*

*Het beperken van vluchten op Amsterdam-Schiphol zal ze alleen maar verplaatsen naar een andere Europese luchthaven.*

*Een strengere regelgeving voor biobrandstof in Europa dan in de VS, China of de Golfstaten zal sommige luchtvaartmaatschappijen bevoordelen ten koste van Europese luchtvaartmaatschappijen.*

## > In Toulouse kondigt Clément Beaune vanaf 2023 435 miljoen aan voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart

(bron La Tribune) 9 december - **De minister** was in de Roze Stad om de belangrijkste vertegenwoordigers van de luchtvaartindustrie bijeen te brengen in de lokalen van Airbus in het kader van de ministeriële Raad voor Burgerluchtvaartonderzoek (Corac). **Clément Beaune kondigde aan dat de sector vanaf 2023 een bedrag van 435 miljoen euro exclusief kan besteden aan decarbonisatie in het kader van France 2030.**

Afgelopen maart had de regering in het kader van France 2030 een enveloppe van 800 miljoen euro over drie jaar voor Corac onthuld om de opkomst van een koolstofarm vliegtuig te ondersteunen, waarvan 300 miljoen voor het jaar 2022, 300 miljoen in 2023 en de resterende 200 miljoen in 2024. **De uitvoerende macht heeft daarom besloten de betaling van de steun aan de sector enigszins te versnellen.** In het kader van het plan voor luchtvaartondersteuning was al eerder een bedrag van 1,5 miljard euro over drie jaar uitgetrokken voor het Corac-vliegtuig in 2020. De volgende luchtshow van Parijs in juni zou ook een gelegenheid kunnen zijn om het traject van investeringen en overheidssteun voor het Corac in de komende jaren te evalueren.

Zal het genoeg zijn? **De baas van Airbus, Guillaume Faury, heeft donderdag** op een door de Association of Aeronautics Journalists (AJPAA) georganiseerde bijeenkomst **gewaarschuwd voor de risico's van concurrentievervalsing voor de sector in het licht van de massale steun voor groene energie die door de Verenigde Staten wordt verleend.** In het kader van een wet die de gevolgen van de inflatie moet beperken, zijn aanzienlijke subsidies toegekend, met name voor biobrandstoffen, groene waterstof en batterijen, die de kern vormen van het koolstofvrij maken van de luchtvaart. "Europa moet snel reageren om een sterk concurrentienadeel op lange termijn te voorkomen", aldus Guillaume Faury. De minister van Vervoer antwoordde: "Het kan **niet zo zijn dat er tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie zo'n groot verschil in subsidies of verschillende vormen van steun bestaat. We moeten waarschijnlijk meer doen aan de Europese kant om een vorm van oneerlijke concurrentie met de Verenigde Staten te voorkomen.** Alvorens eraan toe te voegen: "Het beste beleid tegenover concurrentie is uitmuntendheid. Als Airbus commercieel, operationeel en technologisch wereldleider in de luchtvaart blijft, zullen we deze voorsprong behouden."

(...)

**Mijn commentaar:** Het steunplan van de VS voor zijn luchtvaartmaatschappijen is

*indrukwekkend.*

*Neem het voorbeeld van duurzame vliegtuigbrandstoffen (CAD of SAF).*

*In de VS hebben luchtvaartmaatschappijen, dankzij subsidies en het gebruik van landbouw (om de biomassa te produceren die nodig is om biobrandstoffen te maken), biobrandstoffen tegen bijna dezelfde prijs als paraffine. In Europa worden biobrandstoffen niet gesubsidieerd en kosten ze vier keer zoveel als paraffine.*

*De door de Franse minister van Vervoer aangekondigde steun is welkom. Het is niet zeker dat het genoeg zal zijn om tegenwicht te bieden aan de Amerikaanse subsidies.*

### **> Vermoedelijke corruptie in het Europees Parlement: vier personen, waaronder de Griekse ondervoorzitter Eva Kaili, zijn gearresteerd**

(bron Le Monde met AFP) 11 december - **De Griekse ondervoorzitter van het Europees Parlement Eva Kaili en drie andere mensen zijn op** zondag 11 december in België **aangeklaagd en gevangen gezet in** een onderzoek naar **vermeende corruptie in verband met Qatar binnen deze instelling van de Europese Unie (EU)**, vertelde een gerechtelijke bron aan Agence France-Presse (AFP).

(...)

**In dit geval "de betaling van grote geldbedragen of het aanbieden van aanzienlijke geschenken aan derden met een politieke en/of strategische positie binnen het Europees Parlement, waardoor zij de beslissingen kunnen beïnvloeden" van deze instelling**, onderstreept de verklaring van het openbaar ministerie.

(...)

Het geval van vermeende corruptie ten voordele van Qatar waarbij vertegenwoordigers van het Europees Parlement betrokken zijn, vormt "een ernstige aanval op de reputatie" van deze instelling en "een schandelijke en onaanvaardbare zaak", zei zondag de Europese commissaris voor economie, Paolo Gentiloni, tijdens een uitzending op Rai, de Italiaanse mediagroep.

***Mijn commentaar:*** Het onderzoek naar vermoedens van corruptie in verband met Qatar binnen de instellingen van de Europese Unie werpt een nieuw licht op eerder ondertekende overeenkomsten.

*Zo onderhandelden de EU en Qatar in 2019 over een "open skies"-overeenkomst. Naar de geest had deze overeenkomst tot doel de verbindingen tussen het Golfland en de EU uiteindelijk te liberaliseren, zoals Qatar wilde. In ruil daarvoor werden in de overeenkomst*



*clausules inzake eerlijke concurrentie opgenomen, waardoor Europese luchtvaartmaatschappijen op gelijke voet kunnen concurreren met een concurrent die ervan wordt beschuldigd staatssteun te ontvangen van zijn aandeelhouder in de Emiraten.*

*De open skies-overeenkomst werd uiteindelijk in 2021 ondertekend, in een context die zich had ontwikkeld. Het is in werking getreden zonder zelfs de interne bekrachtiging door de 27 lidstaten af te wachten.*

*De luchtvaartmaatschappijen en de FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) hekelden deze overeenkomst als "onbegrijpelijk", "schadelijk" en "onevenwichtig". Het bracht een markt van 500 miljoen Europeanen en 3 miljoen Qatariërs op hetzelfde niveau.*

*Ondertussen heeft Qatar Airways een order geplaatst voor een Airbus A350. Officieel hielden het bevel en de overeenkomst geen verband met elkaar. De order werd uiteindelijk door Airbus geannuleerd, waarbij Qatar Airways verfgbreken aanvoerde als reden voor het niet nakomen van de afspraken.*

## **Bonus artikel, geen commentaar**

### **> Proces over crash Rio-Parijs eindigt, uitspraak op 17 april**

(bron AFP) 8 december - Het proces over de crash van de vlucht Rio-Parijs in 2009 is donderdag afgelopen en de rechtbank zal op 17 april 2023 uitspraak doen over het lot van Airbus en Air France, die sinds 10 oktober terechtstaan voor doodslag.

Na negen weken van hoorzittingen heeft de 31e strafkamer van de rechtbank van Parijs vier maanden de tijd om te beslissen of Airbus en Air France verantwoordelijk waren voor de ramp die op 1 juni 2009 228 mensen van 33 verschillende nationaliteiten het leven kostte.

Het openbaar ministerie heeft woensdag vrijspraak gevraagd van de fabrikant en de luchtvaartmaatschappij, die sinds 10 oktober terechtstaan voor onvrijwillige doodslag.

Een "schok" voor de burgerlijke partijen aanwezig op het proces, teleurgesteld met dit standpunt na een juridische procedure van meer dan tien jaar, gekenmerkt door een ontslag in 2019 en een proces dat uiteindelijk in 2021 door het Hof van Beroep van Parijs wordt bevolen.

Ondertussen werd de verdediging van de vliegtuigbouwer door de burgerlijke partijen beschuldigd van "arrogantie" en "kille", en verzekerde donderdag dat dit beeld "ver van de werkelijkheid" was: "Airbus is geen juridische fictie, het is ook een menselijke werkelijkheid", zei Simon Ndiaye. Hij en zijn collega Antoine Beauquier verontschuldigen zich later voor het feit dat woorden en een houding "pijn hadden kunnen doen".

Zoals gebruikelijk werd het woord als laatste gegeven aan de vertegenwoordigers



van de beschuldigde bedrijven, die de families toespraken. De vertegenwoordiger van Air France sprak van zijn "onvoorwaardelijk medeleven", terwijl de vertegenwoordiger van Airbus hen verzekerde van zijn "diep respect".

"We bevinden ons in een antagonisme tussen emotie en rede", zei Me Ndiaye in zijn pleidooi. "De waarheid verzacht soms niet. Het is aan u om de wet en alleen de wet toe te passen," vervolgde hij en riep op tot "een beslissing die menselijk gezien moeilijk zal zijn, maar technisch en juridisch gezien gerechtvaardigd: een beslissing tot vrijspraak.

"De advocaat toonde vervolgens aan dat Airbus de ernst van het falen van de Pitotsondes, de sondes die de snelheid van het vliegtuig meten, niet had "onderschat". De drie sondes van AF447 waren de nacht van het ongeval bevroren. Gedestabiliseerd door de gevolgen van dit falen verloren de piloten de controle over de A330, die nog geen vijf minuten later tot stilstand kwam en de Atlantische Oceaan raakte.

In de maanden voor de crash was er een toename van het aantal stringen van deze sondes. Maar voor Airbus: "ten tijde van de gebeurtenissen constateerde niemand enig significant gevaar", "in alle op dat moment bekende gevallen was de baan gecontroleerd".

De vliegtuigbouwer wordt er ook van verdacht geen "noodmaatregelen" te hebben genomen om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen hun bemanningen beter opleiden en informeren. Het hof van beroep dat het proces heeft bevolen was "het slachtoffer van een vooroordeel achteraf", aldus Beauquier. "Er is geen sprake van lichtzinnigheid," betoogde hij, "we hebben voor 2009 alles gedaan wat we konden om het ongeluk te voorkomen.

Hij wilde niet "de piloten de schuld geven, de doden de schuld geven", maar ging toch terug op het verloop van de vlucht, waarbij hij wees op het niet vermijden van de turbulentiezone en de onduidelijke verdeling van verantwoordelijkheden binnen het team van piloten.

"De redenen waarom de bemanning niet adequaat reageerde" blijven "onverklaard", concludeerde hij. "Dit kan een mysterie blijven, maar het kan niet de basis zijn voor een veroordeling. "De vrijspraak is geen overwinning van Airbus op de burgerlijke partijen, er kan geen overwinning zijn op 228 doden," zei de heer Beauquier. "Er is behoefte aan gerechtigheid en ik denk dat deze gerechtigheid wordt bereikt door de vrijspraak".

## ***Einde persoverzicht***

### **> [Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM](#)**

**Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 12 december op 1,268 euro. Het is bijna stabiel deze week (-0,39%).**

**De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,52 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 is deze week met \$18 gedaald tot \$111 per vat. Het is bijna het laagste niveau sinds het begin van de gezondheidscrisis.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus gedaald tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

**Brent (Noordzee)**

**olie daalt deze week ook met \$5 tot \$78. Het is terug naar een redelijker prijsniveau.**

Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

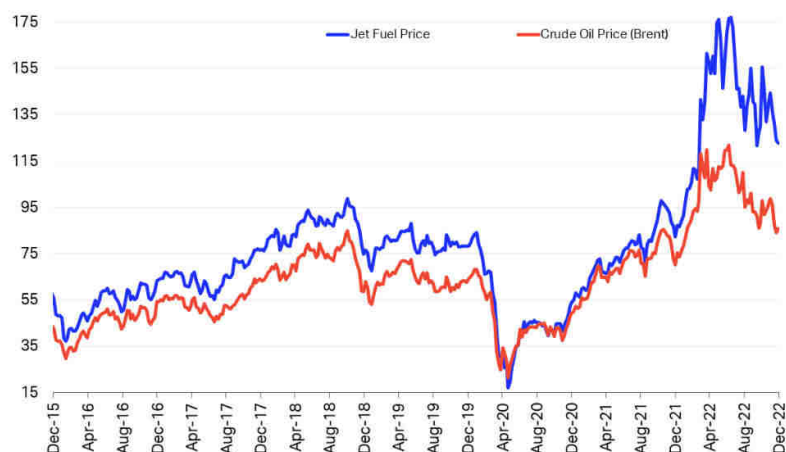
Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn recordhoogte van \$150 (in 2008).

De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen omlaag gedreven.

**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 2 december 2022

### Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week down 1% at 122.7/bbl

2 December 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%	292.14	122.70	968.89	335.41	-1.0%	-15.0%	-49.2%
Asia & Oceania	22%	277.39	116.50	920.38	332.68	0.0%	-8.8%	-44.3%
Europe & CIS	28%	307.09	128.98	1017.63	347.50	-0.1%	-11.4%	-56.8%
Middle East & Africa	7%	277.43	116.52	920.02	347.96	0.0%	-11.9%	-45.6%
North America	39%	291.98	122.63	968.77	326.02	-2.4%	-20.4%	-47.2%
Latin & Central America	4%	293.41	123.23	973.55	341.37	-1.5%	-19.5%	-47.6%

## 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](#).

11.364 mensen ontvangen dit persoverzicht live