

Air France schorst vluchten naar Bamako en Freetown, KLM naar Bahrein en Koeweit

I Brief van de voormalige directeur van Air France-KLM

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



François Robardet

ex-vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°925, 14 augustus 2023

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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

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

Persoverzicht van maandag

> Air France schorst vluchten naar Bamako en Freetown, KLM naar Bahrein en Koeweit

(bron Voyages d'Affaires) 14 augustus - **De situatie in Niger, met vliegbeperkingen, dwingt Air France om bepaalde vluchten naar Afrika op te schorten.** Op maandag verlengde Air France de schorsing van **vluchten naar Mali en Burkina Faso** als gevolg van de sluiting van het luchtruim in buurland Niger.

De maatregel was oorspronkelijk tijdelijk. Maar hij is **verlengd tot 18 augustus**. De onzekerheden in verband met het verbod op overvluchten en vluchten in het luchtruim van Niger blijven te groot.

Behalve dat deze verlenging van de opschorting de woede van de Malinese autoriteiten heeft opgewekt. Zij hebben verklaard dat de beslissing van Air France niet in overeenstemming is met de voorwaarden van haar vergunning om de route te exploiteren.

In een vrijdag door AFP geverifieerde brief aan Air France zegt de National Civil Aviation Agency dat de maatschappij de opzegtermijn niet heeft gerespecteerd en "ongemak voor de passagiers" heeft veroorzaakt.

Het agentschap heeft daarom het recht van Air France om diensten te exploiteren voor het hele zomerseizoen, tot eind oktober, ingetrokken. Air France zal opnieuw

een aanvraag moeten indienen als het wil terugkeren naar Mali. In principe hervat Air France de vluchten naar Ouagadougou in Burkina Faso op 18 augustus.

De luchtvaartmaatschappij heeft ook aangekondigd dat ze de diensten tussen Parijs-CDG en Freetown (FNA) in Sierra Leone zal stopzetten vanaf 31 oktober 2023.

Ook KLM verkleint haar netwerk. Terwijl Air France op 29 oktober start met Parijs CDG-Abu Dhabi, **schort KLM haar vluchten vanuit Amsterdam naar Koeweit (KWI) en Bahrein (BAH) op.** De luchtvaartmaatschappij beëindigt deze diensten officieel op 28 oktober. De maatschappij heeft beide bestemmingen al gesloten voor de verkoop. Getroffen klanten worden doorverwezen naar andere routes of krijgen hun geld terug.

> **Hoe de crisis in Niger een hoofdpijn wordt voor Air France**

(bron France Info) 8 augustus - **De aankondiging van de sluiting van het luchtruim doet de luchtvaartmaatschappijen het zweet in de ogen lopen**, in die mate zelfs dat veel maatschappijen met spoed hebben moeten reageren door een deel van hun vluchten te annuleren of om te leiden. **De meest getroffen luchtvaartmaatschappij is Air France, die de belangrijkste operator blijft tussen Europa en Afrika, met 33 bestemmingen** en meer dan drie miljoen passagiers per jaar, Noord-Afrika niet meegerekend. Air France schort niet alleen haar vluchten naar Niamey in Niger tot nader order op, maar ook die naar Bamako in Mali en Ouagadougou in Burkina Faso, tot 11 augustus. Mali en Burkina Faso, twee landen die ook op gespannen voet staan met Frankrijk en die de putschisten in Niger steunen.

De meeste luchtvaartmaatschappijen die tussen Europa en Afrika vliegen zijn getroffen, waaronder British Airways en Virgin Atlantic. Het spectrum is erg breed, want het gaat ook om Zuid-Afrika en zelfs de Indische Oceaan, met bestemmingen als Mauritius. Als gevolg van de sluiting van het luchtruim van Niger hebben sommige vluchten naar Nairobi en Johannesburg een tussenlanding moeten maken of zelfs moeten omkeren wegens gebrek aan brandstof. Maar dit verbod op het Nigerese luchtruim is slechts één obstakel meer voor het luchtverkeer in Afrika, want het komt bovenop het al lang bestaande verbod op Libië en Soedan, landen die te instabiel zijn om overheen te vliegen.

Om nog maar te zwijgen van de Amerikaanse waarschuwingen over Mali, waar Russische langeafstandsraketten zijn gestationeerd die vliegtuigen tot op 15.000 meter hoogte kunnen raken binnen een straal van 36 km.

In totaal is meer dan de helft van het luchtruim van de Sahel gesloten voor commerciële vluchten, waardoor luchtvaartmaatschappijen gedwongen zijn om

ofwel de Rode Zee-route verder naar het oosten te gebruiken, of de route door West-Afrika en Marokko.

Het eerste gevolg is langere vliegtijden naar veel bestemmingen. Air France geeft 15 minuten extra voor de minst getroffen bestemmingen en tot twee uur extra voor de verste bestemmingen. Tussen Europa en Zuid-Afrika, bijvoorbeeld, kunnen de omleidingen meer dan 1.000 km bedragen en zelfs een tussenlanding vereisen voor bepaalde vliegtuigtypes.

En langere vliegtijden betekenen meer brandstofverbruik en hogere kosten die luchtvaartmaatschappijen mogelijk niet volledig kunnen doorberekenen aan passagiers. Ondertussen verzekert Air France passagiers dat de drie opgeschorte bestemmingen - Niamey, Bamako en Ouagadougou - slechts ongeveer vijftien vluchten per week vertegenwoordigen en dat het grootste deel van het vluchtschema naar Afrika ten zuiden van de Sahara gehandhaafd blijft.



***Mijn commentaar:** Hierboven is een kaart (gedateerd 8 augustus 2023) die duidelijk de impact laat zien van de no-fly zones (in Afrika, Niger, Soedan en Libië).*

Als je deze kaart niet ziet, nodig ik je uit om deze brief direct te lezen op mijn website [brief nr. 925](#).

> **Bijna alle Embraer e195-e2's van KLM Cityhopper weer in de lucht**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 8 augustus - Vanwege **motorproblemen hebben verschillende nieuwe Embraer E195-E2's van KLM Cityhopper de afgelopen maanden langere tijd aan de grond gestaan, maar ze vliegen bijna allemaal weer.** De laatste vliegtuigen die nog aan de grond staan, worden "zo snel mogelijk" weer in dienst genomen, aldus een woordvoerder van het bedrijf.

"KLM Cityhopper heeft de afgelopen tijd een aantal E2's aan de grond gehouden vanwege initiële problemen met de nieuwe motoren. **Samen met Pratt & Whitney en Embraer hebben we de afgelopen maanden hard gewerkt aan oplossingen.**

Het resultaat is dat we de E2's nu weer kunnen inzetten", aldus de woordvoerder. "De problemen hebben geen invloed gehad op de vliegveiligheid.

Cityhopper heeft 25 Embraer E195-E2's besteld, waarvan er 16 zijn geleverd. Op het **dieptepunt stond bijna de helft van de vloot aan de grond**. Vandaag vliegen alle toestellen op één na, de PH-NXM, weer. Volgens de woordvoerder **speelden naast de aanvankelijke problemen ook "wereldwijde toeleveringsproblemen" een rol bij het aan de grond houden van de vliegtuigen**.

De E195-E2 is het nieuwste en grootste vliegtuig in de Cityhopper vloot, met een capaciteit van 132 passagiers. De nieuwe, efficiëntere motoren maken het toestel stiller en zuiniger dan oudere Embraer-toestellen.



Mijn commentaar: Eindelijk goed nieuws voor KLM. Haar dochteronderneming KLM Cityhopper zal weer bijna normaal kunnen vliegen.

Veel andere luchtvaartmaatschappijen hebben ook een deel van hun vloot aan de grond gehouden (waaronder Lufthansa, Go Airlines India, Go First India, Iraqi Airways, Air Tanzania, Air Sénégal en EgyptAir).

> **Inflatie: loonovereenkomst tussen Lufthansa en haar piloten**

(bron AFP) 10 augustus - **Piloten van Lufthansa hebben een loonsverhoging** van in totaal **meer dan 17% gekregen**, waarmee een einde is gekomen aan een maandenlang prijsconflict met het management van de luchtvaartgroep en aan de dreiging van stakingen, aldus de vakbonden en het management op donderdag. "We hebben een compromisresultaat bereikt na anderhalf jaar onderhandelen", kondigde de vakbond Vereinigung Cockpit (VC) aan, die een overeenkomst verwelkomde die geldig is tot eind 2026. "De tariefovereenkomst zorgt voor operationele stabiliteit, betrouwbaarheid voor klanten en extra planningszekerheid voor Lufthansa Airline in de komende jaren", zei de maatschappij in een aparte verklaring.

"Vanuit economisch oogpunt is deze uitkomst niet gemakkelijk voor ons", benadrukte **Lufthansa**, **dat ermee heeft ingestemd om de salarissen van zo'n 5.200 piloten met in totaal 17% te verhogen over een periode van drie jaar**. Daarnaast komt er een eenmalige betaling van 3,75% van het vaste jaarsalaris, met een maximum van 3.000 euro, en een verhoging van de variabele beloning op basis van de bedrijfsprestaties.

(...)

Na twee jaar crisis die verband hield met de gevolgen van de Covid-19 pandemie, is Lufthansa weer winstgevend en verwacht het dit jaar een van de beste resultaten uit haar geschiedenis te boeken. **Tijdens de gezondheids crisis werd de luchtvaartmaatschappij alleen gered door overheidssteun, die nu is terugbetaald. De inflatie in Duitsland daalde in juli licht tot 6,2% j-o-j, maar blijft bijzonder hoog vergeleken met het Europese gemiddelde en de doelstelling van 2% van de Europese Centrale Bank.**

***Mijn commentaar:** De aanhoudend hoge inflatie leidt ertoe dat luchtvaartmaatschappijen aanzienlijke loonsverhogingen toekennen.*

Bovendien is het vooruitzicht van lagere ticketprijzen aan het vervagen nu de prijs van vliegtuigbrandstof weer sterk is gestegen.

> **Corsica: lagekostenmaatschappij Volotea bedreigt het duopolie van Air Corsica en Air France**

(bron Les Echos) 9 augustus - Er broeit een storm op Corsica. **Voor het eerst krijgen Air Corsica en Air France te maken met serieuze concurrentie voor de toekenning van subsidies voor de belangrijkste routes tussen het eiland en het vasteland.**

Op 13 juli schreef

de Spaanse lagekostenmaatschappij **Volotea zich in voor de aanbesteding die elke vier jaar wordt uitgeschreven door het Corsicaanse transportbureau (OTC)**. Het doel is het verkrijgen van de volgende delegatie van de openbare luchtvaartdienst 2024-2027, op de routes tussen Parijs-Orly en Marseille enerzijds en Ajaccio en Bastia anderzijds. Deze routes vertegenwoordigen momenteel het leeuwendeel van de activiteiten van Air Corsica en Air France, van oudsher partners op de verbindingen met Corsica.

Dit is de eerste keer dat een Europese lagekostenluchtvaartmaatschappij een aanvraag heeft ingediend voor een delegatie van openbare dienstverlening (PSD) op Corsica. EasyJet, die Corsica bedient vanaf Roissy-CDG, heeft het zelfs nog niet geprobeerd. Maar Volotea is al sterk aanwezig op het eiland, waar het al "80% van het totale aanbod voor zijn rekening neemt, met 29 bestemmingen", zonder een cent overheidsgeld. Als het bod slaagt, belooft Volotea binnen drie jaar haar capaciteit op Corsica te verhogen van 900.000 stoelen naar 1,5 miljoen, met de

opening van tien nieuwe routes en de oprichting van een uitvalsbasis op het eiland, die lokale vliegtuigen en banen oplevert en bovenal goedkope tickets.

Het is allemaal erg aantrekkelijk. **Hoewel het bod van Volotea op de OTC-aanbesteding theoretisch goed nieuws is voor de concurrentie en de consumenten, lijkt het de autoriteiten van het eiland in verlegenheid te hebben gebracht. De toekenning van openbaredienstdelegaties op de vier routes is een belangrijke kwestie voor de toekomst van Air Corsica, waarvan 65% van het kapitaal in handen is van de Corsicaanse regionale autoriteiten en 14% van Air France.**

De vakbonden van Air Corsica en een aantal lokale verkozenen hebben zich hierover niet vergist en hebben het bod van Volotea krachtig veroordeeld. (.. .)

De officiële beslissing van de Corsicaanse Assemblee zal waarschijnlijk niet voor eind november worden genomen. Maar hoewel de lokale druk groot is om het openbaredienstcontract met Air Corsica en Air France te verlengen, kunnen de autoriteiten van het eiland het bod van Volotea niet zomaar verwerpen. **Het selectieproces voor de beste kandidaat wordt nauwlettend gecontroleerd door Franse en Europese regelgeving en er wordt verwacht dat de beste bidder zal winnen.**

Elke inbreuk op deze regel zal waarschijnlijk resulteren in een beroep bij de Franse en Europese instellingen, met zware boetes en de annulering van gunningen in het geval van onregelmatigheden. Het Collectivité de Corse heeft dit al ondervonden met zijn maritieme verbindingen. In september 2021 veroordeelde de Conseil d'État het tot betaling van 86,3 miljoen euro aan Corsica Ferries als compensatie voor "illegale subsidies" aan de SNCM tussen 2013 en 2017, nadat de Europese Commissie de SNCM ook al had veroordeeld tot terugbetaling van 220 miljoen euro aan onterechte steun tussen 2007 en 2012. Deze veroordelingen hebben het faillissement van de SNCM versneld.

De luchtvaarttarieven naar Corsica blijven een gevoelige kwestie, vooral voor de inwoners. Ondanks subsidies is het tarief voor inwoners voor een retourvlucht naar Parijs al 199,85 euro (inclusief 69,85 euro belasting) en voor een retourvlucht naar Marseille 100,91 euro. Maar het tarief zal in 2024 nog eens met 10 euro stijgen, ondanks een verhoging van het OTC met 33 miljoen euro om gelijke tred te houden met de inflatie. Een van de belangrijkste argumenten van Volotea is de mogelijkheid om lagere tarieven aan te bieden, dankzij lagere kosten en het grootte effect dat het al heeft bereikt op de Corsicaanse markt. Het is moeilijk om helemaal onaangedaan te blijven door de sirenenzang van goedkope tarieven in een periode van inflatie en dalende toeristenaantallen.

Mijn commentaar: Er zijn drie offertes ingediend voor de delegatie van de openbare

dienst tussen Corsica en het vasteland voor de periode 2024-2027.

Air Corsica heeft zich kandidaat gesteld voor de dienst aan boord (routes tussen Corsica en Nice of Marseille); Air Corsica en Air France voor de routes van en naar Parijs-Orly en tot slot Volotea voor 4 kavels (details niet gespecificeerd).

De toekomst van de werknemers van Air Corsica en Air France op Corsica zal afhangen van de uiteindelijke keuze. Het is te hopen dat de sociale aspecten voorrang krijgen boven de financiële elementen.

> Turkish Airlines stelt mega-order voor 600 vliegtuigen uit vanwege motorproblemen

(bron Air Journal) 13 augustus - **Turkish Airlines**, dat deze zomer zou worden aangekondigd, heeft **haar beslissing over haar geplande megaorder voor 600 nieuwe vliegtuigen uitgesteld**, een tegenslag als gevolg van productieproblemen met kwaliteitsmotoren op enkele van de nieuwste Airbus- en Boeing-modellen. De deal, die de Turkse president Ahmet Bolat al heeft besproken, omvat ongeveer 400 Airbus A320neo en Boeing 737 MAX vliegtuigen met een smalle romp en ongeveer 200 Airbus A350 en Boeing 787 en 777-9 vliegtuigen met een brede romp. Met 600 vliegtuigen zou het de grootste vliegtuigorder in de geschiedenis kunnen worden, waarmee recente megadeals van Air India en IndiGo worden overschaduwd. "Terwijl we proberen te beslissen welk type vliegtuig we gaan kiezen, **onderzoeken we ook het type motoren en het type onderhoudscontract**", zei de Turkse CFO Murat Seker op een persconferentie op donderdag. "Daarom hebben we nog geen beslissing aangekondigd."

Eind juli riep RTX, het moederbedrijf van Pratt & Whitney, zo'n 1.200 turbofanmotoren van vliegtuigen uit de A320neo-familie terug. Het probleem is een "zeldzame aandoening in het metaalpoeder" waardoor sommige onderdelen sneller kunnen slijten dan verwacht. Van de teruggeroepen motoren moeten er 200 voor september worden geïnspecteerd en de rest binnen een jaar. De A320neo vliegtuigfamilie is uitgerust met P&W turbofanmotoren of CFM International LEAP-1A motoren. De CFM LEAP-1B is de enige motor die wordt aangeboden voor de 737 MAX. **Eind juni** berichtten we in onze columns over de motorproblemen bij onder andere Turkish Airlines, Go First in India (A320neo), Wizz Air, Air Astana, KLM Cityhopper in Amsterdam, de A220's van Iraqi Airways, airBaltic, Air Tanzania en Air Senegal en EgyptAir. **Destijds werd geschat dat 121 vliegtuigen uit de Airbus A320neo-familie getroffen waren, wat neerkomt op 9,8% van de vliegtuigen met één gangpad die worden aangedreven door P&W-motoren.**

Ondanks het uitstel van de geplande order bleef Turkish Airlines in het tweede kwartaal met adembenemende snelheid groeien. De capaciteit, gemeten in ASK, steeg met 14% jaar-op-jaar. (...) Zozeer zelfs dat **Turkish Airlines zichzelf beschouwt als "een van de weinige wereldwijde luchtvaartmaatschappijen** die zich met succes heeft aangepast aan het 'nieuwe normaal' en **het capaciteitsniveau**

van 2019 in de eerste helft van het jaar met bijna 25% heeft overschreden". De maatschappij heeft zelfs haar winstverwachtingen verhoogd, omdat ze verwacht dat de sterke vraag de kosteninflatie meer dan zal compenseren.

De Star Alliance-luchtvaartmaatschappij vliegt met zowel Airbus-vliegtuigen met één gangpad, waaronder neo's (met 40 A321neo's die nog moeten worden geleverd), als Boeing-vliegtuigen met één gangpad (waaronder 737 MAX 8's en 737 MAX 9's, zonder bestellingen). Op de lange afstand heeft het 49 Airbus A330-200's en -300's en 14 A350-900's (en nog eens 12 worden verwacht), evenals 33 Boeing 777-300ER's en 18 van de 25 787-9 Dreamliners in bestelling.

Mijn commentaar: De redenen voor het uitstel van de vliegtuigbestelling door Turkish Airlines zijn vele malen uitgelegd :

- . problemen met de Pratt & Whitney-motoren die de B737 en bepaalde A320neo's aandrijven ([brief nr. 911](#)),
- . defecten aan de B787 ([brief nr. 901](#)),
- . meervoudig uitstel van leveringen voor de B777-X ([brief nr. 858](#)),
- . certificeringsproblemen voor de B737Max ([brief nr. 908](#)).

De gevolgen zijn velerlei: oude, brandstofverslindende vliegtuigen in dienst houden of A380's opnieuw inzetten in afwachting van B777-X leveringen.

Voor luchtvaartmaatschappijen die nieuwe vliegtuigen willen kopen, veranderen de selectiecriteria. Levertijd is nu een belangrijk criterium geworden.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM aandeel afgelopen** jaar



Twee gebeurtenissen hebben de aandelenkoers het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022, de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023, de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen verdere opmerkingen

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 14 augustus op €1,452. Het aandeel daalt deze week met -2,39%. De aankondiging van goede kwartaalresultaten door Air France-KLM en Lufthansa werden tenietgedaan door een hoger dan verwachte stijging van de kosten per eenheid. Aandelen in de twee luchtvaartgroepen daalden met een vergelijkbaar bedrag.

De aandelenkoers was €1,253 op 2 januari 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,97 (deze was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,45, het laagste €1,10. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Geen verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is voor de vierde achtereenvolgende

week sterk gestegen, met \$5 tot \$127. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **deze week stabiel op \$86.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

De kloof tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie wordt groter. Het staat nu op \$41. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de kloof bijna \$50.

***Mijn nieuwe commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is sinds eind juni 2023 groter geworden. Het staat nu op \$41.*

In zeven weken tijd is de prijs van vliegtuigbrandstof in Europa met 35% gestegen.

Goed om te weten

> **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers.](#)

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

***Mijn opmerking:** Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.*

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de tegoeden overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.

Dit systeem is ook van toepassing op de PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> Beheer van fondsen voor werknemersparticipatie (FCPE) / Consolidatie van aandelen Air France-KLM

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

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

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Mijn specifieke opmerking over de aandelenconsolidatie: Op 21 juli heeft Natixis Interépargne per e-mail informatie gestuurd naar alle huidige en voormalige werknemersaandeelhouders.

Dit is de inhoud:

Op 12 juli 2023 publiceerde Air France-KLM een persbericht (klik [HIER](#) om dit document te openen) waarin een aandelenconsolidatie (1 nieuw aandeel consolideert 10 oude aandelen, wat resulteert in een 10-voudige waardevermeerdering) en een kapitaalvermindering werden aangekondigd.

Houders van FCPE-eenheden zijn niet betrokken bij de in het persbericht vermelde ruilperiode die loopt van 31 juli tot 30 augustus.

Op deze datum zullen de FCPE's Concorde, Majoractions en Aeropelican 10 keer minder aandelen bezitten, aangezien de waarde van het aandeel met hetzelfde bedrag is vermenigvuldigd.

Aangezien deze operatie elkaar compenseert, zullen de houders van aandelen van deze FCPE's geen effect zien op het bedrag van hun spaartegoeden.

Ter informatie: op 31 augustus wordt de koers van het aandeel (vermenigvuldigd met 10) opnieuw gecorrigeerd met de waarde van de deelnemingsrechten, die identiek blijft:

- zodat de waarde van de deelnemingsrechten van het FCPE zo dicht mogelijk bij de koers van het aandeel ligt;*
- met als gevolg dat het totale aantal deelnemingsrechten van het FCPE wordt verminderd.*

Onze diensten [Natixis Interépargne] zullen u voor het einde van de handelsperiode, op 31 augustus, een nieuwe mededeling toesturen.

Details

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

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

Je kunt me al je vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)

Nicolas Foretz, PNC, directeur van Air France-KLM, als vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PNC en PS



Om Nicolas te schrijven: [bericht voor Nicolas Foretz](#).

Ten tijde van onze verkiezing kregen we de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie in Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

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

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

11.511 mensen ontvangen dit persoverzicht live