

Air France-KLM rapporteert recordresultaten, terugkeer naar de aarde in zicht



I Brief van François Robardet

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)

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 954, 4 maart 2024

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-KLM rapporteert recordresultaten, terugkeer naar de aarde in zicht

(bron Les Echos) 29 februari 2024 - Na in 2022 weer winst te hebben gemaakt, heeft **Air France-KLM in 2023 eenvoudigweg de beste financiële resultaten uit haar geschiedenis behaald.**

(...)

De groep bleef profiteren van de sterke wereldwijde vraag naar luchtvervoer, met een passagiersverkeer dat weer 90% bedroeg van het niveau van voor de crisis, ongeveer 93,5 miljoen passagiers, en een stijging van de inkomsten per eenheid met 4,5%.

Air France profiteerde in het bijzonder, met een meer dan verdubbeld bedrijfsresultaat tot €1,08 miljard bij een omzetstijging van 13,7% tot €18,518 miljard. Hierdoor kon Air France voor het eerst een jaarmarge van 5,9% behalen, hoger dan de 5,7% van de Groep.

Air France-KLM is er ook in geslaagd haar financiële positie te herstellen, met een terugkeer naar een positief eigen vermogen van 500 miljoen euro. Dit is het resultaat van de verschillende kapitaalverhogingen en herfinancieringen in 2022 en 2023, waaronder de laatste **met het investeringsfonds Apollo, voor een bedrag van 1,5 miljard euro, en een wereldwijd aandelenplan voor werknemers.**

(...)

Air France-KLM heeft er echter geen belang bij om in 2024 op haar lauweren te rusten. Terwijl de jaarresultaten zo goed zijn als verwacht, laten **die van het vierde kwartaal een duidelijke terugval zien**. Het bedrijfsresultaat en het nettoresultaat gleden zelfs terug in het rood, met een negatieve marge van 0,8% en een nettoverlies van 256 miljoen euro in het vierde kwartaal.

De inkomsten per eenheid daalden met 1,2%, terwijl de kosten bleven stijgen, vooral de personeelskosten, die met 14% stegen in het vierde kwartaal en met 19% over het hele jaar. CFO Steven Zaat bevestigde ook dat hij **dit jaar** nog steeds niet van plan is om **dividend uit te keren**. In plaats daarvan zal de winst worden gebruikt om de schuld, die eind december 5 miljard euro bedroeg, verder te verlagen.

(...)

Bovendien **blijft de vrachtactiviteit, die tijdens de crisis floreerde, sterk achteruitgaan, met een** omzetsdaling van 30% in het vierde kwartaal.

(...)

Maar wat de **groei van het verkeer betreft, is het waarschijnlijker dat deze weer normaal zal zijn** na de twee jaar van herstel die volgden op de Covid-crisis. Het verkeer is nog niet terug op het niveau van 2019, toen Air France-KLM in totaal meer dan 104 miljoen passagiers vervoerde, maar de luchtvaartmaatschappijen beginnen hun voet van het gaspedaal te halen. Na de stijging van 9,5% in 2023 wil Air France-KLM dit jaar 5% meer capaciteit toevoegen.

(...)

Mijn commentaar: De jaarresultaten van 2023 zijn de beste ooit van de Air-France KLM groep.

De nettoschuld van de groep is gedaald, maar blijft hoog op 5 miljard euro.

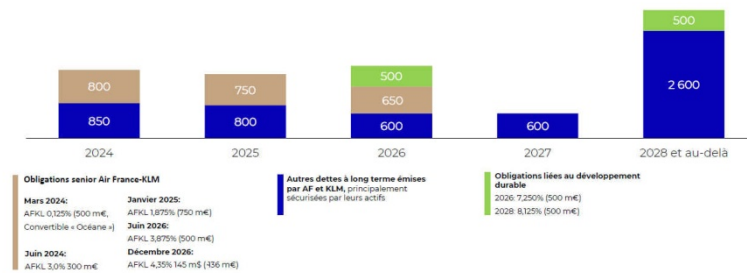
Nettoschuld betekent financiële verplichtingen (13,3 miljard euro) minus nettokasmiddelen (8,3 miljard euro).

Het quasi-aandelenkapitaal van de Air-France KLM groep, met name verkregen via de transacties met Apollo, bedraagt 3,5 miljard euro.

Hoewel ze gepaard gaan met de betaling van rente, wordt quasi-eigen vermogen boekhoudkundig niet als schuld beschouwd.

PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 DÉCEMBRE 2023

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾
En m€



(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles, les emprunts perpétuels de KLM et les quasi-fonds propres perpétuels d'Air France

AIRFRANCE-KLM
GROUP

=== Bovenstaande tabel en cijfers zijn ontleend aan de informatiedocumenten op de website van de Air-France KLM Groep ===

De negatieve resultaten voor het vierde kwartaal van 2023 verrasten de beleggers echter en leidden tot een daling van de aandelenkoers met 10%.

We zullen een paar dagen moeten wachten om deze resultaten te vergelijken met die van Lufthansa Group en IAG.

Voor 2024 zijn er nog veel bronnen van onzekerheid:

- geopolitieke instabiliteit in Afrika, Israël en Oekraïne (met als gevolg vliegverboden boven Rusland en bepaalde Afrikaanse landen),

- problemen met de levering van reserveonderdelen,

- personeelstekorten op grote luchthavens (Schiphol in het bijzonder). Een verergering van deze moeilijkheden, die op dit moment niet wordt voorzien, zou een impact kunnen hebben op de resultaten van 2024.

Gezien de huidige stand van de boekingen (tegen een achtergrond van toegenomen capaciteit) kunnen we echter verwachten dat de resultaten van Air France-KLM zullen verbeteren.

Opgemerkt moet worden dat het beleid voor modernisering van de vloot, dat vóór de gezondheids crisis is ingezet en sindsdien wordt voortgezet, bijdraagt aan de verbetering van de resultaten en aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de Air France-KLM-groep op het gebied van het koolstofarm maken van de vloot.

> **Verondersteld de toekomstige geldmachine van Air France-KLM te zijn, verliest Transavia nog steeds veel geld**

(bron La Tribune) 29 februari 2024 - (...) **Transavia** - dat bestaat uit Transavia Holland en Transavia France - **is nog steeds niet winstgevend.**

(...)

Transavia France en Transavia Holland boekten vorig jaar een gezamenlijk verlies van bijna 100 miljoen euro, nauwelijks beter dan 2022. Hun marge was - 3,7%. Zelfs als uitzonderlijke gebeurtenissen een impact hadden op het einde van het jaar, zoals de crisis in het Midden-Oosten, die het verkeer naar Egypte, Israël en Jordanië beïnvloedde, of het slechte weer in Nederland, **is het probleem** op dit moment **structureler.**

(...)

De ontwikkeling van de activiteiten is echter in volle gang. De twee luchtvaartmaatschappijen zijn erin geslaagd hun verkeer aanzienlijk te verhogen, tot 21,5 miljoen passagiers in 2023 (+17%), en nog meer hun omzet (+19%). De cumulatieve omzet bedraagt nu meer dan 2,6 miljard euro. Hiermee heeft Transavia een voorsprong op vracht en onderhoud en is het na de netwerkmaatschappijen Air France en KLM de grootste divisie van de Groep.

Deze combinatie heeft Transavia in staat gesteld haar bezettingsgraad te verbeteren en haar achterstand op de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van het jaar geleidelijk in te lopen, ondanks een gecompliceerd laatste kwartaal. Transavia is er zelfs in geslaagd om haar inkomsten per eenheid te verbeteren.

Dit zou in 2024 verder moeten versnellen. Op dit moment **behoudt Transavia een zekere commerciële dynamiek.**

(...) In de

tussentijd zal **Transavia andere hefbomen gebruiken.** Benjamin Smith bevestigt dat het actieplan om de inkomsten van Transavia te ontwikkelen nu goed op gang is, met de eerste resultaten al dankzij de optimalisatie van het netwerk. Andere maatregelen, zoals **de invoering van handbagage tegen betaling** vanaf april (met uitzondering van de hoogste tariefklassen), zouden de neveninkomsten en de winstgevendheid van Transavia moeten verhogen.

(...)

Dit geldt ook voor de **dynamische prijsstelling van tegen betaling te boeken opties** en verbeterde Flying Blue-functionaliteiten voor Transavia-passagiers, die in het tweede kwartaal zullen worden ingevoerd.

Het probleem ligt meer bij de kosten per eenheid. Toegegeven, deze stijgen minder snel dan de inkomsten per eenheid en het verschil wordt kleiner, maar de trend is nog niet sterk genoeg om Transavia voorlopig de bocht om te laten gaan. Het beheersen van de stijging van de eenheidskosten zal dan ook een van de grootste uitdagingen zijn om het succes van Transavia te verzekeren. (..

.)

Om deze kostenproblemen te verhelpen, **vertrouwt Transavia sterk op de geleidelijke komst van haar nieuwe vliegtuigen**, de A320 NEO in Frankrijk en de A320 NEO en A321 NEO in Nederland. (...)

)

Mijn commentaar: De positionering van het merk Transavia ten opzichte van de andere merken van de Groep werkt goed: dit wordt weerspiegeld in de hoge bezettingsgraad (89,1%, een verbetering van 3,9% ten opzichte van 2023).

De terugkeer naar winstgevendheid vereist een verlaging van de kosten per eenheid, geholpen door de vernieuwing van de vloot van de twee Transavia's (Frankrijk en Nederland).

De keuze voor vliegtuigen uit de Airbus A320 NEO-familie, die werd gemaakt na de eerste ongelukken met B737 MAX's, blijkt verstandig.

De andere hefboom voor een terugkeer naar winstgevendheid is de ontwikkeling van aanvullende diensten, die aanvaardbaarder zijn voor klanten van lowcostmaatschappijen dan die van premiummaatschappijen.

Met betrekking tot het openen van bases in het buitenland gaf Ben Smith aan dat "we zullen kijken wat de mogelijkheden in de toekomst zijn, maar niet voor 2027-2028".

> Chinese luchtvaartmaatschappijen mogen meer vluchten naar de Verenigde Staten uitvoeren

(bron Air Journal) 28 februari 2024 - **Chinese luchtvaartmaatschappijen mogen vanaf 31 maart hun wekelijkse retourvluchten naar de VS verhogen** naar 50, tegen 35 nu, zei het Amerikaanse ministerie van Transport (DoT) maandag, waardoor de markt daalt naar ongeveer een derde van het niveau van voor de pandemie.

Deze goedkeuring "is een belangrijke stap in de verdere normalisering van de Amerikaans-Chinese markt in afwachting van het zomerseizoen van 2024", aldus het DoT.

(...)

Vermeldenswaard is dat Reuters afgelopen juni meldde dat **de onlangs goedgekeurde Chinese vluchten naar de VS niet over Rusland vliegen, waardoor ze een kortere vluchttijd en een brandstofvoordeel hebben ten opzichte van** hun Amerikaanse rivalen die vastzitten in het Russische luchtruim.

Het Amerikaanse ministerie van Transport zei dat het een productieve dialoog voerde met de Chinese toezichthouder voor de luchtvaart om "een routekaart te implementeren voor een geleidelijke en bredere heropening van de markt voor luchtdiensten tussen de Verenigde Staten en China en een geleidelijke en voorspelbare terugkeer naar de capaciteitsrechten" die zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen de VS en China. **China wil ook graag het toerisme stimuleren en 's werelds op één na grootste economie een impuls geven na een ernstige vertraging tijdens de pandemie.**

Mijn commentaar: De maatregel die in het artikel wordt genoemd is diplomatiek

belangrijk. Het commerciële effect zal echter beperkt zijn: het verkeer tussen China en de Verenigde Staten zal slechts een derde bedragen van het verkeer van voor de COVID.

Dit soort overeenkomsten laat zien hoezeer het luchtvervoer, ondanks de liberalisering ervan, onderworpen blijft aan bilaterale overeenkomsten tussen landen of groepen landen.

Opmerking: Om het toerisme te stimuleren heeft China dit jaar vrijstelling van visumplicht verleend aan reizigers uit een aantal landen, waaronder Frankrijk.

> De hel breekt los bij Boeing om veiligheid terug te brengen in het hart van de productie

(bron Journal de l'Aviation) 27 februari 2024 - De toekomst van Boeing binnen het grote duopolie van de wereldwijde commerciële luchtvaart heeft de afgelopen weken ongetwijfeld op het spel gestaan, en de vier ontbrekende bouten op de deurkap van de 737-9 van Alaska Airlines zijn slechts één voorbeeld van wat de afgelopen jaren **een lange drift** lijkt te zijn geweest **in de productieprocessen van de Amerikaanse vliegtuigbouwer**.

Dit probleem heeft niet alleen betrekking op het 737 MAX-programma in Renton, hoewel Boeings noodlottige straalvliegtuig met hermotorisering uiteraard in de schijnwerpers staat. Het is meer een kwestie van het **herstellen van een echte veiligheidscultuur in het hele productiesysteem van Boeing**, en dat zal geen sinecure zijn aangezien het verder gaat dan het niveau van de directie of het senior management van de groep.

Het gaat om alle werknemers van de Amerikaanse vliegtuigbouwer, waar ze zich ook bevinden, wat hun specialiteit ook is, maar ook om de toeleveranciers.

De FAA heeft zojuist een eindrapport gepubliceerd dat is samengesteld door een groep deskundigen*, op verzoek van het Amerikaanse Congres, over de staat van het ODA-programma (Organization Designation Authorization) dat door de regelgever aan Boeing is toegekend. Het rapport is duidelijk kritisch over **de erosie van de veiligheidscultuur binnen de Amerikaanse vliegtuigbouwer**, een trend die verder teruggaat dan de ongevallen met de twee 737 MAX's in 2018 en 2019. Het rapport wijst met name op tekortkomingen in de procedures die intern zijn ingevoerd met zijn SMS (Safety Management System), waarbij de procedures "complex en voortdurend in ontwikkeling" worden geacht en "verwarring onder werknemers" veroorzaken. Het onderzoek onthulde ook "een gebrek aan bewustzijn van veiligheidsgerelateerde maatregelen op alle niveaus van de organisatie, en in het bijzonder binnen de verschillende productielocaties en -teams".

Natuurlijk waren er al koppen gerold lang voor de conclusies van het rapport, zoals met het zeer recente ontslag van de algemeen directeur van het 737-programma in Renton, na "bijna 18 jaar toegewijde dienst aan Boeing", vervangen door Katie Ringgold, voormalig vice-president belast met de leveringsoperaties voor

het enkele gangpad.

(...)

Maar de groep experts in opdracht van de FAA laat duidelijk zien dat het niet alleen een kwestie van individuen is, met "een kloof tussen het senior management van Boeing en andere leden van het bedrijf met betrekking tot het veiligheidsbeleid".

Boeing heeft nu 6 maanden de tijd om veiligheid weer centraal te stellen in de productie, met mentaliteitsveranderingen die veel verder moeten gaan dan het naleven van nieuwe regels of het monitoren van deze verbeteringen.

Vorig jaar opende Airbus zijn Safety Promotion Centre in het hart van zijn vestiging in Blagnac, een initiatief dat bedoeld is om de veiligheid onder alle teams te bevorderen en zo de veiligheid van de vluchtoperaties voor zijn commerciële vliegtuigen in het algemeen te verbeteren. Het idee was om de betrokkenheid van de werknemers bij veiligheid te vergroten en er een echte mentaliteit van te maken, zelfs buiten de assemblagelijnen. Misschien een model om te volgen in Seattle?

***Mijn commentaar:** Naar mijn mening is het vertrek van het hoofd van het B737 MAX-programma een noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarde voor het oplossen van de problemen bij Boeing.*

De Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit (FAA) had de verantwoordelijkheid voor een deel van de certificering van de B737 MAX aan Boeing overgelaten.

Met haar nieuwe eisen stelt de FAA zich harder op en neemt ze de rol over die ze de afgelopen jaren heeft laten varen.

Hiermee onderschrijft de FAA de publieke kritiek van verschillende luchtvaartmaatschappijen, met name Ryanair voor de B737 MAX en Emirates voor de B777X langeafstandsvliegtuigen.

Boeing zal aanzienlijke middelen moeten besteden aan het upgraden van haar noodlottige B737 MAX.

In de race om het koolstofvrije vliegtuig met één gangpad van de toekomst te produceren, begint Boeing met een achterstand ten opzichte van Airbus.

Op korte termijn plaatst deze handicap Boeing in een nadelige positie ten opzichte van de concurrentie uit Europa ... maar ook uit China.

LAST MINUTE: Moeilijkheden met het Boeing 737-programma hebben United Airlines gedwongen zijn plannen te herzien. De Amerikaanse maatschappij zal 2024 moeten halen door de levering van zo'n honderd vliegtuigen te annuleren, wat aanpassingen met zich meebrengt zoals het uitstellen van de terugtrekking uit dienst

van bepaalde vliegtuigen die momenteel in dienst zijn. (bron Journal de l'Aviation)

> China's COMAC presenteert zijn C919 en ARJ21 vliegtuigen in vijf Zuidoost-Aziatische landen

(bron Reuters) 27 februari 2024 - De Chinese staatsvliegtuigfabrikant **COMAC** gaat in vijf Zuidoost-Aziatische landen **vluchtdemonstraties uitvoeren van zijn C919- en ARJ21-vliegtuigen**, zo maakte het dinsdag bekend, **om de weg vrij te maken voor toekomstige internationale verkoop**.

(...) "Het

belangrijkste doel van deze vluchten is om de goede prestaties van de vliegtuigen te demonstreren en de basis te leggen voor toekomstige marktexpansie in Zuidoost-Azië", voegde het bedrijf eraan toe.

China heeft gezegd dat het dit jaar meer internationale erkenning wil krijgen voor de C919, onder andere door certificering aan te vragen bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Tot nu toe heeft het vliegtuig meer dan 1.000 orders ontvangen, voornamelijk van Chinese luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigverhuurders.

Mijn commentaar: Op dit moment is de COMAC C919 middellangeafstands-tweejet alleen gecertificeerd voor binnenlandse vluchten in China.

De volgende stap is het verkrijgen van certificering voor het vliegtuig van de Europese (EASA) en Amerikaanse (FAA) autoriteiten.

China, dat zwaar heeft geïnvesteerd in dit programma, probeert nu zijn nieuwe vliegtuigen aan het buitenland te verkopen door te beginnen met het peilen van buurlanden of landen die geïnteresseerd zijn in China.

De bestellingen van Airbus voor vliegtuigen met één gangpad worden verre van bedreigd door deze nieuwkomer op de markt.

Aan de andere kant zou de B737 MAX van Boeing, die niet betrouwbaar genoeg is, kunnen lijden onder de concurrentie van de Chinese C919.

> Patrice Vergriete, minister van Transport: "Mobiliteit moet het onderwerp zijn van een burgerakkoord".

(bron Le Monde) 1 maart 2024 - Passe rail, nachttreinen... zijn minder een prioriteit voor **de nieuwe minister van Transport, Patrice Vergriete**, dan voor zijn voorganger, Clément Beaune. De voorzitter van de Communauté Urbaine du Dunkerque (Nord) wil **terug naar een regionaal planningsbeleid** en stelt een burgerconventie voor, met name over de toekomst van de snelwegconcessies.

Wat is uw prioriteit als minister van Transport: de trein, de weg, het terugdringen van het luchtverkeer?

De mobiliteit van alle Fransen. Ik ben altijd op mijn hoede voor toezeggingen waarin wordt gezegd dat we minder moeten reizen of niet meer naar het buitenland moeten gaan. Mobiliteit gaat over toegang tot werk, het gaat ook over sociale banden, openheid naar anderen en een fundamentele vrijheid. Natuurlijk bestaat **er zoiets als onvrijwillige mobiliteit, zoals de** persoon die 50 kilometer moet reizen om op zijn werk te komen of om een administratief document op te halen. Het is **dit soort mobiliteit dat moet worden teruggedrongen**.

En hoe zit het met vliegreizen?

Moeten we vakanties naar Tunesië of Griekenland verbieden? Natuurlijk kunnen we altijd vraagtekens zetten bij de relevantie van duizenden kilometers reizen om in een club te zitten met mensen die op ons lijken, maar reizen stelt ons ook in staat om ons open te stellen voor anderen en andere culturen te ontdekken. Ik kom uit een bescheiden gezin en voor mijn 18e was ik nog nooit in het buitenland geweest. Ik weet hoezeer het de geest van mensen vormt. In Duinkerken hebben we een programma gelanceerd dat alle jongeren in staat stelt om voor hun 25e naar het buitenland te gaan. **Ik werk veel liever aan het koolstofvrij maken van vliegreizen dan het te voorkomen. Ik ben erg bang voor een wereld waarin mensen in zichzelf keren.**

(...)

Mijn commentaar: Met de verandering van minister van transport is er een evolutie geweest in het discours over onze sector.

Hij herinnert ons aan de belangrijke rol van het luchtvervoer om mensen samen te brengen, naar het beeld van de raison d'être van de Air France-KLM groep: "In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen".

Hij is in fase met de belanghebbenden van het luchtvervoer in Frankrijk om de decarbonisatie van het luchtvervoer te versnellen.

Beurs persoverzicht

> AIR FRANCE-KLM: Bernstein positief over dossier

(bron DPA) 1 maart 2024 - Bernstein-analist Alexander Irving handhaaft zijn buy-rating op het aandeel. Het koersdoel blijft ongewijzigd op EUR 17,50.

Mijn commentaar: In de ogen van de analist van Bernstein overschaduwde de aankondiging van zwakker dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van

2023 niet de goede resultaten voor het hele jaar.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 1 maart op **€10,23**. Het aandeel is deze week met maar liefst **10,41% gedaald**, na de aankondiging van gemengde resultaten voor het vierde kwartaal van 2023.

Sinds het begin van het jaar heeft het aandeel Air France-KLM 25% verloren.

Het stond op €12,53 op 2 januari 2023 en op €17,77 op 19 juni 2023.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 16,33 euro (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. 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.

***Mijn commentaar:** De aandelenkoers van Air France-KLM is deze week sterk gedaald.*

Voor de meeste beleggers overschaduwde de aankondiging van zwakker dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van 2023 de goede resultaten voor het hele jaar.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$2 naar \$109. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$ 2 tot \$ 84.

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

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.*

Deze kloof is deze week kleiner geworden, tot \$25.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 bedraagt de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie systematisch meer dan \$30.

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 u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#)
om je PEE te deblokken.

> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

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 u 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 navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

Vertegenwoordiger van PS- en PNC-werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van Air France-KLM.

U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

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

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

11.526 mensen ontvangen dit persoverzicht live

