

Air France-KLM gaat in beroep tegen EU-besluit tegen Franse steun voor coronavirus



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. 956, 18 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 verdubbelt vrijwillige bijdrage SAF voor Olympische en Paralympische Spelen 2024

(bron Air & Cosmos) 13 maart 2024 - **Door vrijwillig in te tekenen op de optie "Environment-Sustainable Aviation Fuels" kan de Franse luchtvaartmaatschappij duurzame vliegtuigbrandstoffen (of SAF) kopen.**

Voor alle boekingen voor reizen tussen 18 juli en 9 september 2024 naar het Franse vasteland of Frans-Polynesië, voor de periode van de Olympische en Paralympische Spelen, heeft **Air France aangekondigd dat het uitzonderlijk het dubbele bedrag zal betalen van elke klant die intekent op de optie "Milieuvriendelijke vliegtuigbrandstoffen".**

(...)

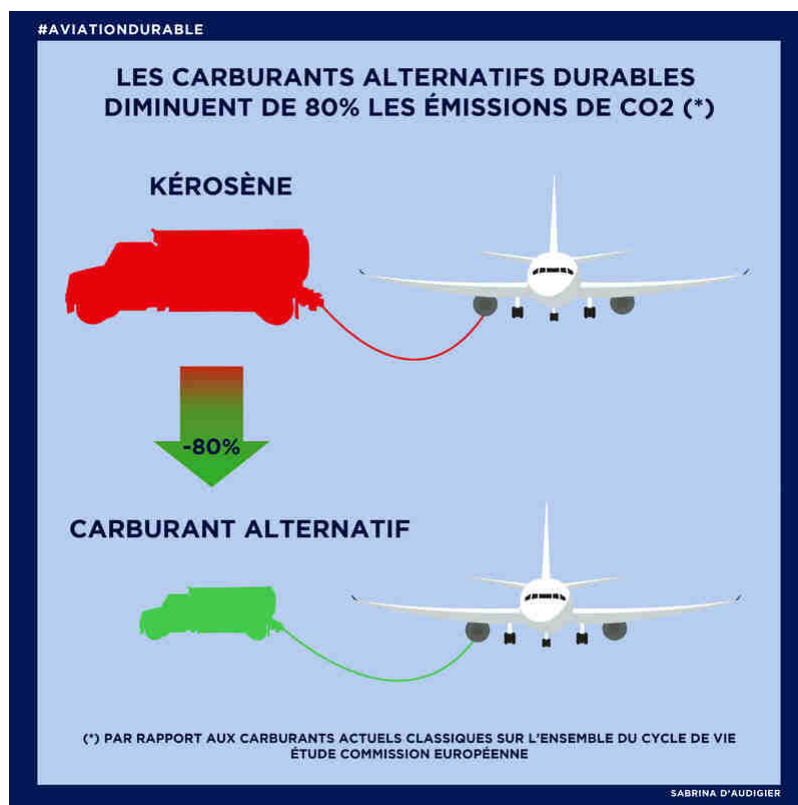
Sinds 2022 is de optie "Milieuvriendelijke vliegtuigbrandstoffen" beschikbaar bij aankoop van een Air France vliegticket op de website airfrance.fr of via de Air France applicatie. Alle ingezamelde middelen worden geïnvesteerd in de aankoop van duurzame vliegtuigbrandstoffen, ook wel SAF (Sustainable Aviation Fuel) genoemd. (...)

In 2023 was de Air France-KLM groep voor het tweede jaar op rij 's werelds grootste gebruiker van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Om haar ecologische voetafdruk zo snel mogelijk te verkleinen, heeft Air France een ambitieus

decarbonisatietraject ontwikkeld, waarbij wordt gestreefd naar een vermindering van de CO₂-uitstoot per passagier/kilometer met 30% tegen 2030, vergeleken met 2019. Dit programma heet "**Air France ACT**" en is **gebaseerd op een aantal hefboomen**, waaronder vlootvernieuwing, meer gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen, operationele maatregelen zoals eco-piloting en de ontwikkeling van intermodaliteit.

Mijn commentaar: Air France-KLM positioneert zich momenteel als een van de wereldleiders in het koolstofvrij maken van het luchtvervoer, met name dankzij haar ambitieuze beleid op het gebied van het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF).

Zoals we hebben benadrukt tijdens het project voor het opzetten van een waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart op nationaal niveau, zijn SAF's een van de belangrijkste hefboomen voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart:



Het beleid van de Air France-KLM Groep is in lijn met het beleid van de nationale regeringen inzake decarbonisatie; in het bijzonder met de Verklaring van Toulouse van februari 2022, waarin een - niet-bindende - doelstelling werd overeengekomen van koolstofneutraliteit voor het luchtvervoer tegen 2050.

Zes maanden later hielden de ICAO-lidstaten hun algemene vergadering in Montreal. Ze bereikten een wereldwijde overeenkomst over LTAG (Long Term Aspirational Goal) 2050, waarvan de doelstellingen in overeenstemming waren met de verklaring van Toulouse. Frankrijk was een drijvende kracht achter de

besprekingen.

> Air France-KLM gaat in beroep tegen EU-besluit tegen Franse steun in verband met coronavirus

(bron ANP, vertaald met DeepL) 13 maart 2024 - **Air France-KLM gaat in beroep tegen een uitspraak van het op een na hoogste gerechtshof in de Europese Unie tegen de Franse staatssteun tijdens de coronaviruscrisis.** Volgens het Europese Gerecht van Eerste Aanleg had de Europese Commissie haar werk niet goed gedaan bij het goedkeuren van de financiële steun aan Air France in 2020 en 2021. De luchtvaartgroep vecht deze situatie nu aan.

(...)

De concrete gevolgen van deze beslissing voor de luchtvaartmaatschappij zijn altijd onduidelijk gebleven. **Air France-KLM heeft alle corona-steun terugbetaald.**

De low-cost luchtvaartmaatschappij **Ryanair heeft** een klacht ingediend tegen de staatssteun. De Ierse maatschappij is **van mening dat de leningen en kredietgaranties die de overheden tijdens de pandemie hebben verstrekt, de nationale luchtvaartmaatschappijen een oneerlijk voordeel hebben opgeleverd.** Vorige maand stelde het Europese Gerecht van Eerste Aanleg Ryanair opnieuw in het gelijk. De Europese Commissie heeft ook ten onrechte Nederlandse staatssteun van 3,4 miljard euro aan KLM goedgekeurd, oordeelde de rechter.

Mijn commentaar: Met deze uitspraak heeft Ryanair de erkenning gekregen dat de zaak niet grondig genoeg was behandeld door de Europese Commissie.

De rechter verwijt de Europese Commissie dat zij er onvoldoende op heeft toegezien dat de steun aan Air France niet ten goede kwam aan andere entiteiten binnen de Air France-KLM groep.

Air France noch KLM zijn direct betrokken bij de uitspraak.

Dit geeft aanleiding tot twee opmerkingen:

1 - Allereerst moeten we niet vergeten hoe dringend en ongekend de COVID-19 crisis was, die verwoestend was voor de luchtvaartindustrie.

2 - Ryanair probeert een rookgordijn op te trekken om te verhullen dat de Ierse luchtvaartmaatschappij meermaals is veroordeeld voor het ontvangen van illegale subsidies van Franse lokale overheden. De laatste veroordelingen hebben betrekking op subsidies die zijn ontvangen in La Rochelle en Montpellier.

> 737 MAX: Boeing bedreigd door mogelijk verwoestend

strafrechtelijk onderzoek

(bron Les Echos) 11 maart 2024 - Het **zoveelste onderzoek tegen Boeing**, maar wel een **met mogelijk verstrekkende gevolgen**. Na het technische onderzoek van de NTSB naar het verlies van een deurpaneel van een Alaska Airlines 737 Max tijdens de vlucht, het onderzoek van de FAA over hetzelfde onderwerp en het deskundigenrapport in opdracht van congresleden in Washington, heeft het Amerikaanse ministerie van Justitie (DoJ) bevestigd dat er een strafrechtelijk onderzoek wordt ingesteld tegen de vliegtuigbouwer.

Dit onderzoek heeft ook betrekking op de gebeurtenis die op 5 januari plaatsvond aan boord van de Alaska Airlines 737 Max. In tegenstelling tot de onderzoeken van de NTSB en de FAA is het doel echter niet om de oorzaken van het afscheuren van het deurpaneel op te helderen, maar om na te gaan of dit ongeval de overeenkomst die in 2021 werd bereikt tussen Boeing en het DoJ om de rekeningen van de twee crashes in 2018 en 2019 te vereffenen, niet op losse schroeven zet. **Boeing stemde er**

destijds **mee in om 2,5 miljard dollar aan boetes en compensatie te betalen** volgens de Amerikaanse "guilty plea" procedure, om zo een einde te maken aan de juridische procedures.

Het concern kon zo een rechtszaak over de wanpraktijken tijdens het certificeringsproces van de 737 Max **vermijden**, die jaren zou hebben geduurd. (...)

Op dat moment bevond de groep zich in een gezondheidscrisis. Dit kan de clementie verklaren die toen werd getoond. De overeenkomst van 2021, die woedend was op de families van de slachtoffers, was echter **afhankelijk van de eis van Boeing om te voldoen aan de eis van de FAA voor volledige transparantie in haar veiligheidscontroleprocedures**. Deze toezegging heeft de vliegtuigfabrikant echter niet in staat gesteld om een herhaling van defecten sinds 2021 en de spectaculaire gebeurtenis aan boord van de Boeing van Alaska Airlines te voorkomen.

Vandaar dit onderzoek door het Department of Justice, om na te gaan of de vliegtuigbouwer zijn verbintenissen inzake veiligheidscontrole is nagekomen. Dit is geenszins vanzelfsprekend, aangezien het technisch onderzoek al een ernstige nalatigheid aan het licht heeft gebracht - het ontbreken van bevestigingsbouten nadat het deurpaneel opnieuw was gemonteerd in de fabriek van Boeing in Renton - en de vliegtuigfabrikant zelf heeft toegegeven dat het niet in staat was om de documenten met betrekking tot deze werkzaamheden te verstrekken.

Als het onderzoek negatief zou uitvallen, zou Boeing een groot risico nemen. **De Amerikaanse justitie zou de overeenkomst van 2021 kunnen annuleren**, waardoor het concern kon ontsnappen aan strafrechtelijke vervolging voor de crashes van 2018 en 2019. **De gevolgen voor de vliegtuigbouwer en zijn leidinggevenden zijn moeilijk voor te stellen.**

Mijn commentaar: De titel van het artikel zegt het al: deze nieuwe zaak rond de B737 MAX zou wel eens de meest problematische kunnen worden voor de vliegtuigbouwer.

Boeing wist te ontsnappen aan de rechtszaak rond de controversiële certificering van de Max-versie van zijn B737's en de twee crashes bij Lion Air en vervolgens Ethiopian Airlines, waarbij 346 slachtoffers vielen.

Boeing betaalde een boete van 2,5 miljard dollar. Voorwaarden waren onder andere een veiligheidsupgrade en volledige transparantie.

Het nieuwe geval van de deur die van de vlucht van Alaska Airlines werd gerukt, heeft bij het Amerikaanse ministerie van Justitie vragen opgeroepen of deze voorwaarden wel zijn nageleefd.

Een rechterlijke beslissing die de annulering van de rechtszaak "terugdraait" zou catastrofaal zijn voor Boeing, zowel financieel als qua reputatie.

> De luchtvaartindustrie staat voor de uitdaging om de vaardigheden van nieuwe medewerkers te ontwikkelen

(bron La Tribune) 12 maart 2024 - Vroeger waren ze kapper, slager of lopendebandmedewerker in de agrovoedingssector, maar in een paar maanden tijd zijn ze de luchtvaartindustrie ingerold om deel te nemen aan de grote verhoging van het productietempo die Airbus heeft doorgevoerd.

Na het vestigen van een recordaantal vliegtuigorders in 2023 en een wereldwijde orderportefeuille van 8.000 vliegtuigen, wat gelijk staat aan elf jaar productie, **moet de Europese vliegtuigbouwer zijn productietempo aanzienlijk verhogen**. De Groep streeft met het A320-programma naar productieniveaus die nog nooit eerder zijn vertoond in de luchtvaartindustrie, met een doelstelling van 75 vliegtuigen per maand tegen 2026.

Om dit te bereiken, **voorspelt de luchtvaartindustrie, die al een Danteske doelstelling van 25.000 nieuwe aanwervingen in 2023 heeft vastgesteld, opnieuw tussen 20.000 en 25.000 nieuwe aanwervingen in Frankrijk in 2024**, volgens Gifas. Begin 2023 kondigde Airbus een plan aan om wereldwijd 13.000 mensen aan te werven, waaronder 7.000 netto nieuwe banen. Uiteindelijk wierf de groep echter meer mensen aan dan het had voorspeld, om vorig jaar uit te komen op 13.000 netto nieuwe banen.

"Voor 2024 zouden we de helft meer mensen moeten aanwerven dan vorig jaar, gebaseerd op voorzichtige schattingen", zei Guillaume Faury, CEO van de groep, midden februari bij de presentatie van de jaarresultaten.

(...)

Om zijn personeelsbestand uit te breiden, **moet de groep zijn traditionele pool van kandidaten uitbreiden** en aarzelt hij niet

langer om een beroep te doen op profielen die nog nooit in de luchtvaartindustrie hebben gewerkt. Op voorwaarde natuurlijk dat ze slagen voor de vaardigheidstests die de groep voorlegt. Na een opleiding van ongeveer zes maanden (waarvan vier maanden theorie en twee maanden in het bedrijf), die uitmondt in de **toekenning van een gemeenschappelijk kwalificatiecertificaat voor metallurgie (CQPM)**, zijn de nieuwkomers klaar om de rangen van de fabrikant te vervoegen. Vorig jaar werden 900 mensen opgeleid bij Airbus Operations in Toulouse. **Het opwaarderen van vaardigheden is een echte uitdaging,**" voegt Jean-Luc Rouy toe. Aan het einde van hun opleiding vervolgen deze nieuwkomers hun leertijd onder begeleiding van hun mentor op hun werkplek. Het is onvermijdelijk dat iemand met weinig ervaring in onze bedrijven er iets langer over doet om alle kwalificaties te behalen die door onze kwaliteitsafdelingen worden uitgereikt. De uitdaging is om ervoor te zorgen dat ze zowel de technische vaardigheden als de luchtvaartcultuur verwerven.

Deze toename van vaardigheden is ook een grote zorg voor de imposante keten van toeleveranciers van de vliegtuigbouwer.

(...)

Om de uitmuntendheidsniveaus te bereiken die de luchtvaartindustrie verwacht, aarzelt Mecachrome, dat luchtvaartonderdelen voor Airbus en Safran produceert, niet om herinneringsschoten te geven als nieuwe rekruten na het behalen van hun certificaat hiaten in hun kennis hebben.

(...)

Mecachrome maakt zich niet al te veel zorgen over het behoud van deze productiekwaliteit.

(...)

Naast hun technische vaardigheden **moeten deze nieuwkomers zich ook de veiligheidsnormen van de sector eigen maken.**

(...) Op een moment dat

de belangrijkste rivaal van Airbus de afgelopen maanden een reeks teleurstellingen te verwerken kreeg (het voorlopige onderzoeksrapport van de NTSB onthulde dat de bouten ontbraken waarmee de deur van de 737 MAX, die afgelopen januari midden in de vlucht afbrak, moest worden vastgezet), benadrukte Guillaume Faury op de resultatenconferentie van de groep dat **"de kwantiteit van de af te leveren vliegtuigen niet ten koste mag gaan van de kwaliteit,** omdat het de taak van Airbus is om een veilig vervoermiddel af te leveren". De baas van de Europese vliegtuigbouwer voegde eraan toe dat "het niet genoeg is om het werk te leren, we moeten ook de manier waarop we zaken doen binnen Airbus leren, maar ook onze bedrijfscultuur".

(...)

Mijn commentaar: Het is een uitdaging voor Airbus en zijn onderaannemers om productiesnelheden bij te houden die zelden of nooit worden geëvenaard in een context van een tekort aan vaardigheden.

Vooraf omdat Airbus van plan is om mensen op te leiden die nog nooit in de luchtvaartsector hebben gewerkt voor banen waarbij veiligheid een belangrijke rol speelt.

Bovendien is er ook een tekort aan deze vaardigheden bij luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld in onderhoud.

> **Luchtvaart: China, het nieuwe eldorado voor pilotenopleidingen**

(bron: Le Monde) 12 maart 2024 - **De International Air Transport Association heeft berekend dat de luchtvaartmaatschappijen tegen 2042 600.000 piloten nodig zullen hebben.** Een cijfer dat wordt bevestigd door de laatste voorspellingen van Airbus, gepubliceerd in de zomer van 2023: **de wereldvloot zal in twee decennia verdubbelen** tot 46.560 vliegtuigen.

Dit is een buitenkansje voor het Franse Simaero. Op dinsdag 12 maart zou de specialist in het opleiden van vliegtuigbemanningen (...) zijn eerste centrum openen in de buurt van de internationale luchthaven Changsha-Huanghua, in Hunan, een provincie in het zuiden van China. De investering is meer dan 70 miljoen euro waard. **"Tot nu toe waren de Verenigde Staten de belangrijkste markt, maar China zal die in de komende twintig jaar inhalen"**, voorspelt Nicolas Mouté, CEO van het bedrijf, dat een omzet van ongeveer 30 miljoen euro heeft. Het luchtverkeer "zal verdrievoudigen [in het land]", schat hij. Om deze groei bij te houden heeft de sector 140.000 extra piloten nodig.

Wereldwijd wordt de markt voor pilotenopleidingen geschat op meer dan € 5 miljard. En dat is niet goedkoop. Volgens Air France **kost de "ab initio" opleiding van een cadet de maatschappij bijna 100.000 euro.** Naast het behalen van hun brevet moeten piloten ook leren vliegen met elk vliegtuig. **Deze kwalificatie kost "gemiddeld 20.000 euro"**, legt de heer Mouté uit, en "moet telkens worden vernieuwd als we van vliegtuigtype veranderen".

(...).

Piloten zijn ook wettelijk verplicht om "elk jaar zestien uur simulatortraining te volgen", zegt

de CEO van Simaero. Dit kost 10.000 euro per bemanning. (...). Slechts 90 van de 1.600 luchtvaartmaatschappijen ter wereld hebben hun eigen simulatoropleidingscentrum.

In Hunan installeert Simaero machines voor de A320, het best verkochte middellangeafstandsvliegtuig, met een marktaandeel van 70%. (...) "De grote uitdaging voor China zal zijn om de C919 in het buitenland te verkopen", waarschuwt hij, voordat hij uitlegt dat hij al in gesprek is "om uiteindelijk simulators voor de C919 buiten China te hebben".

Mijn commentaar: De opleidingsroutes en -kosten om het Airline Transport Pilot License (ATPL) en de Type Rating (vliegtuig - QT) te behalen variëren.

Luchtvaartmaatschappijen staan voor een aantal uitdagingen:

- piloten aantrekken, met of zonder ATPL & QT, tegen een achtergrond van spanningen op de arbeidsmarkt die sinds COVID-19 zijn toegenomen

- het beheersen van de kosten voor het opleiden van ab-initio-piloten en het op peil houden van de vaardigheden van een steeds groeiende populatie.

Gezien hun groeiverwachtingen zullen China en India grote aantallen piloten moeten opleiden.

> **Nieuwe uitbater luchthaven Beauvais binnenkort bekend - "het ergste moet nog komen!"**

(bron Actu) 14 maart 2024 - "**Deze waanzin moet gestopt worden**", "een luchthaventerrein". Omwonenden hebben opnieuw hun woede geuit over de **geplande uitbreiding van de luchthaven van Beauvais** (Oise). Op woensdag 13 maart 2024 verzamelden ongeveer 150 mensen zich voor de prefectuur om opnieuw op te roepen tot een vliegverbod.

De timing was niet willekeurig gekozen door de organiserende verenigingen (ADERA, Sauvez le Beauvaisis, ACNAT). Over **enkele weken wordt de nieuwe exploitant van de luchthaven van Beauvais officieel voorgesteld**, met als doel de activiteiten op de site van Tillé de komende 30 jaar te ontwikkelen. Op dit moment zijn er

nog maar twee kandidaten in de race voor de 10e grootste luchthaven van Frankrijk: een consortium geleid door Bouygues en een ander geleid door de Kamer van Koophandel en Industrie van de Oise en Transdev. Vinci Airports en de Italiaanse groep Save hebben naar verluidt de handdoek in de ring gegooid. Het is aan de eigenaar, SMABT (Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé), om te beslissen (...)

De belangrijkste reden voor het tandengeknars van de tegenstanders van de uitbreiding is het plan om het luchtverkeer te verdubbelen en de mogelijkheid dat Beauvais 8 miljoen passagiers per jaar kan verwerken (tegenover ongeveer 4 miljoen nu). Maar ook de aanleg van een taxibaan. We willen stoppen," vervolgt ze, "de luchthaven is al groot genoeg voor onze regio.

Tegelijkertijd strijden een aantal verenigingen voor een plafond op de luchthaven van Roissy. "Als ze het krijgen, **zal de enige luchthaven zonder plafond in Parijs Beauvais zijn**", roept Dominique Lazarski, voorzitter van ADERA. "Dit is het ergste wat er vandaag kan gebeuren! Zoveel lawaai en luchtvervuiling zullen we niet kunnen verdragen".

Een aantal volksvertegenwoordigers steunde de demonstratie van woensdag. Een van hen was Gilles Mettai, regionaal gemeenteraadslid (Les Ecologistes). "De realiteit is dat er nooit toeristen zijn in Beauvais. Als we het verkeer verdubbelen,

hebben we twee keer zoveel overlast maar geen toeristen meer", beweert hij. **"De luchthaven van Beauvais wordt een ontlastingsluchthaven voor Groot-Parijs.**
(...)

Dit jaar wordt er een geluidsoverlastplan en een impactstudie uitgevoerd.

"We willen dat er echte oplossingen worden gevonden en dat de luchthaven wordt afgetopt", zegt de voorzitter van ADERA. "We richten ons tot de verkozenen, de prefect van Oise en de ministers, die verantwoordelijk zijn voor de bescherming van de bevolking".

Mijn commentaar: Beauvais, een stad met 60.000 inwoners, ligt op meer dan 80 km van Parijs. Volgens de informatie op de website van de luchthaven "REISTIJD: vanaf 1 uur 15 minuten, afhankelijk van de verkeersomstandigheden".

De luchthaven kan 5 miljoen passagiers per jaar verwerken en verwacht wordt dat dit aantal in 2024 bereikt zal zijn. Ter vergelijking: Orly verwerkt 31 miljoen passagiers.

Er rijzen een aantal vragen:

- De meest optimistische voorspellingen in Europa voorspellen een toename van het verkeer met 70% tegen 2050. Is het redelijk om te verwachten dat de activiteiten in Beauvais zullen verdubbelen?

- Hoe zit het met de gevolgen voor de omwonenden en het klimaat?

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM: koersdoel verlaagd door Oddo BHF

(bron Cercle Finance) 11 maart 2024 - **Oddo BHF heeft zijn 'underperform' rating voor Air France-KLM gehandhaafd en het koersdoel verlaagd van € 11,5 naar € 10,5.** Het bedrijf is van mening dat de vraag weliswaar solide blijft, maar dat **de kosten per eenheid in 2024 nog steeds onder druk zullen staan.**

Volgens de analist "is de vooruitgang tastbaar, maar zal het voordeel van de initiatieven zich concentreren aan het einde van de periode en is de druk op de kasstroom op korte termijn aanzienlijk (aangepaste FCF van EUR -1,3 miljard in 2024, EUR -0,8 miljard in 2025 en EUR -0,3 miljard in 2026)".

(...)

Mijn commentaar: Oddo's commentaar is vaak verstandig.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 15 maart op **9,63 euro**. Het is **deze week licht gedaald met -0,89%**.

Sinds het begin van het jaar, na de aankondiging van gemengde resultaten voor het vierde kwartaal van 2023, heeft de koers van het aandeel Air France-KLM 30% 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 16,15 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 opnieuw 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 is met \$5 gestegen naar \$110. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$3 tot \$85 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 joeg 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, was de spread bijna \$50.*

De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week gestegen tot \$25 per vat. Dit is de derde week dat de spread op of onder \$25 ligt.

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

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 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.](#)

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.

U kunt mij al uw 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.](#)

11.532 mensen ontvangen dit persoverzicht live

