

Wereldwijd transport getroffen door stroomstoring, Frankrijk relatief onaangetast



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)

voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 974, 22 juli 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

> Wereldwijd transport getroffen door stroomstoring, Frankrijk relatief onaangetast

(bron La Tribune) 19 juli 2024 - In de maalstroom die is ontstaan door de computerstoring die Windows-tools over de hele wereld heeft getroffen, **bevindt het vervoer zich in het hart van de wervelwind.** De hele ochtend hebben veel luchtvaartmaatschappijen aangekondigd dat ze in meer of mindere mate zijn getroffen, net als talloze luchthavens en spoorwegmaatschappijen. **Deze problemen hebben geen invloed op systemen die cruciaal zijn voor de veiligheid van de vlucht of het verkeer, en lijken vooral grondsystemen zoals check-in of reserveringssystemen te treffen.** Maar dit is genoeg om wereldwijd wijdverspreide verstoringen te veroorzaken. In deze algemene puinhoop lijkt Frankrijk zich voorlopig goed te redden.

Sommige luchtvaartmaatschappijen lijken in staat te zijn om hun systemen opnieuw op te starten en het probleem te omzeilen door gebruik te maken van de content-update die door cyberbeveiligingsbedrijf CrowdStrike is uitgerold voor Windows-systemen. De introductie van een patch zou ook verbetering kunnen brengen. Ondertussen voeren sommige luchtvaartmaatschappijen handmatige procedures in, vooral voor het inchecken van passagiers, om eventuele verstoringen op te vangen. Maar **dit leidt onvermijdelijk tot grote vertragingen** en er staan lange rijen op luchthavens over de hele wereld. **Andere**

luchtvaartmaatschappijen zagen zich genoodzaakt hun activiteiten volledig stop te zetten. Zeker is dat de rekening voor iedereen hoog zal uitvallen.

De Franse burgerluchtvaartautoriteit (DGAC) vertelde La Tribune dat **de Franse luchtverkeersleidingsinstrumenten niet zijn aangetast.**

(...) Aan de

operationele kant **lijkt Air France erin geslaagd te zijn om de risico's te beperken.**

Op de middag zei de luchtvaartmaatschappij dat haar operaties "bijna normaal blijven ondanks de huidige wereldwijde IT-crisis". "Op dit moment zijn alleen de vluchten naar Amsterdam en Berlijn verstoord. Andere vluchten vertrekken en komen normaal aan", voegde de maatschappij eraan toe, zonder vertragingen in de loop van de dag uit te sluiten. Om 15.00 uur werd een terugkeer naar de normale situatie aangekondigd. Voor Air France lijken geen operationele systemen te zijn getroffen, hoewel de luchtvaartmaatschappij eerder vanochtend aangaf nog steeds last te hebben van storingen "bij bepaalde tussenstops".

De situatie was gecompliceerder voor haar dochteronderneming Transavia France, die gedwongen werd om bijna 40 vluchten te annuleren op het hoogtepunt van de zomerpiekperiode, als gevolg van de verstoring van haar activiteiten.

Paris Airports (ADP groep) zei dat het niet getroffen was door de blackout, maar dat verschillende luchtvaartmaatschappijen op de hubs Orly en Roissy getroffen waren, wat resulteerde in een "vertraging bij het inchecken, vertragingen en de tijdelijke opschorting van bepaalde vluchtschema's". Andere Franse luchthavens zijn ook indirect getroffen.

De Verenigde Staten daarentegen lijken bijzonder hard getroffen te zijn. De Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) heeft aangegeven dat "verschillende luchtvaartmaatschappijen de FAA (hebben) gevraagd om te helpen met een vliegverbod totdat het probleem is opgelost". De drie Amerikaanse luchtvaartgiganten, Delta Airlines, United Airlines en American Airlines, hebben hun activiteiten tijdelijk opgeschort en zes internationale luchthavens in het hele land zijn momenteel gesloten, waaronder Boston en Las Vegas (...)

In Europa hebben Ryanair, ITA Airways en KLM hun problemen gemeld. De Ierse lagekostenmaatschappij vraagt haar passagiers om drie uur eerder op de luchthaven te zijn om ter plekke te kunnen inchecken.

(...)

Een groot aantal luchthavens heeft op het hoogtepunt van het zomerseizoen verstoringen en lange wachtrijen aangekondigd, waaronder Sydney in Australië, Singapore en Hongkong, evenals luchthavens in het Verenigd Koninkrijk en Spanje, volgens de burgerluchtvaartautoriteiten in deze twee landen. Deze luchthavens hebben niet gespecificeerd of ze rechtstreeks waren getroffen of dat ze waren getroffen door de moeilijkheden die de luchtvaartmaatschappijen ondervonden.

(...)

Dezelfde verschillen zijn te zien bij de spoorwegen, hoewel de impact veel

minder groot lijkt te zijn bij netwerken die voornamelijk nationaal zijn, met minder exploitanten. In Frankrijk hebben de SNCF-groep en haar verschillende onderdelen, zoals de RATP, geen last van het fenomeen.

Dit geldt niet voor de spoorwegmaatschappijen van de Britse groep Govia Thameslink Railway. De belangrijkste spoorwegmaatschappij van het land zei vanochtend dat het "momenteel wijdverspreide IT-problemen ondervindt op (haar) netwerk", zoals gemeld door AFP. En het waarschuwde voor mogelijke last-minute annuleringen.

De maritieme sector lijkt niet te zijn getroffen, hoewel het Nederlandse persbureau ANP meldt dat het Rotterdamse havenbedrijf "signalen" onderzoekt die erop wijzen dat verstoringen ook problemen in de haven zouden kunnen veroorzaken.

Mijn commentaar: *De informatiesystemen van grote luchtvaartmaatschappijen zijn uiterst complex vanwege de diversiteit van de betrokken bedrijven, het kritieke karakter van bepaalde systemen of applicatie-infrastructuren en de geografische spreiding van de gebruikers.*

Deze luchtvaartmaatschappijen hebben operationele controlecentra die zich bezighouden met IT-monitoring.

Een grote IT-storing kan leiden tot ernstige operationele verstoringen, exorbitante financiële kosten en een verminderde klanttevredenheid.

Wat kunnen we leren van deze crisis?

De IT-strategieën van luchtvaartmaatschappijen variëren aanzienlijk tussen wat intern wordt beheerd en wat wordt uitbesteed aan externe bedrijven.

Verregaande uitbesteding van IT-tools stelt hen gevaarlijk bloot aan crises met aanzienlijke operationele en financiële gevolgen.

Zie ook het bonusartikel aan het einde van deze nieuwsbrief.

> **Air France-KLM: doorlopende kredietfaciliteit van €1,4 miljard voor duurzame ontwikkeling**

(bron AOF) 19 juli 2024 - **Air France-KLM en Air France kondigen aan dat ze met succes hebben heronderhandeld over hun Sustainability Revolving Credit Facility tot €1,4 miljard, met een verlenging tot juli 2028.** In maart 2023 ondertekenden Air France-KLM en Air France, als co-kredietnemers, een doorlopende kredietfaciliteit (RCF) ter waarde van €1,2 miljard op het gebied van duurzaamheid.

De faciliteit, met een initiële looptijd tot 2026, had twee verlengingsopties van een jaar naar keuze van de kredietverstrekkers en bevatte een accordeonverhogingsoptie van €100 miljoen, eveneens naar keuze van de kredietverstrekkers. De eerste verlengingsoptie en de eerste accordeonoptie werden geactiveerd in april 2024.

De gewijzigde overeenkomst voorziet in een verlenging van de looptijd tot juli 2028 met een verlengingsoptie van één jaar naar goeddunken van de kredietverstrekkers, evenals een verhoging van het bedrag van de kredietlijn tot €1,4 miljard met geoptimaliseerde financiële voorwaarden.

Mijn commentaar: Een kredietlijn is vergelijkbaar met een geautoriseerd rekening-courantkrediet voor particulieren. Het bedrag ervan kan indien nodig op verzoek worden gebruikt.

De succesvolle heronderhandeling van deze kredietlijn zal de Air France KLM groep meer flexibiliteit geven.

> **Air Calédonie heeft 70% van zijn verkeer verloren en gaat een derde van zijn personeelsbestand inkrimpen**

(bron Journal de l'Aviation) 17 juli 2024 - **Air Calédonie** lanceert een noodtransformatieplan. Nu de economische situatie van Nieuw-Caledonië op zijn slechtst is en het toerisme is ingestort, heeft de binnenlandse luchtvaartmaatschappij **aangekondigd dat ze een aantal noodmaatregelen zal nemen om haar voortbestaan te garanderen**. Air Calédonie was al verzwakt door de gezondheids crisis, maar de sociale spanningen, blokkades en gewelddadigheden van mei hebben haar situatie "dramatisch verslechterd": "**De situatie is uiterst kritiek** en het bedrijf moet dringend worden omgevormd om een geschikt en duurzaam aanbod van binnenlands luchtvervoer te behouden", aldus de maatschappij in een persbericht. Air Calédonie heeft 70% van haar verkeer verloren en verwacht de komende maanden een geleidelijke verbetering, maar mikt op 300.000 jaarlijkse passagiers tegen 2025, dat is 35% minder dan ze aanvankelijk had voorspeld. **Air Calédonie heeft daarom aangekondigd dat het zijn personeelsbestand met een derde zal inkrimpen**. Ze zal ook maatregelen nemen om de productiviteit op alle vlakken te verbeteren. **Ze hoopt ook bepaalde terugkerende kosten te kunnen schorsen en financiële steun te krijgen, met name van de staat**. De onderneming is vergevorderd in de onderhandelingen met een andere luchtvaartmaatschappij om een van haar vier ATR 72-600's te leasen en zal alle mogelijke synergieën met Aircalin, dat zich in dezelfde situatie bevindt, onderzoeken.

Air Calédonie verklaart dat het niet verwacht dat de situatie snel zal verbeteren, aangezien Nieuw-Caledonië nog veel werk moet verzetten om potentiële toekomstige toeristen gerust te stellen. Het zal niet kunnen rekenen

op zakenreizen om haar activiteiten te ondersteunen, aangezien de economische sector "verwoest" is en overheidsdepartementen geen financiering meer hebben. Caledoniërs hebben ook hun koopkracht zien kelderen als gevolg van de economische neergang en het vele banenverlies.

Mijn commentaar: Het toerisme in Nieuw-Caledonië was al ernstig getroffen door de COVID-19-epidemie. De luchthaven Nouméa La Tontouta was maandenlang ontoegankelijk voor reguliere internationale passagiersvluchten.

Ik heb gewezen op de kwetsbaarheid van verschillende Franse luchtvaartmaatschappijen en Air Calédonie lijkt daarop geen uitzondering te zijn.

Een van de redenen voor hun kwetsbaarheid ligt in het kleine aantal routes dat deze maatschappijen bedienen. Zodra er iets onverwachts gebeurt, komen ze in financiële problemen.

Aan de andere kant worden de grote luchtvaartmaatschappijen minder met dit probleem geconfronteerd, omdat ze op veel markten actief zijn.

Air France KLM, met haar uitgebalanceerde netwerk van bestemmingen in de meeste regio's van de wereld, slaagt erin het financiële risico bij een faillissement van de sector te beperken.

De concentratie van British Airways op trans-Atlantische routes heeft zowel voor- als nadelen.

De huidige sluiting van het Russische luchtruim heeft bijvoorbeeld weinig gevolgen voor British Airways. Omgekeerd werden tijdens de financiële crisis van 2008 de trans-Atlantische routes het zwaarst getroffen en British Airways had daar bijzonder zwaar onder te lijden.

> **Airbus A321XLR ontvangt EASA-certificering**

(bron Journal de l'Aviation) 19 juli 2024 - EASA-directeur Florian Guillermet beloofde in juni een op handen zijnde certificering, maar die is nu een feit. Op **19 juli kondigden het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en Airbus aan dat de A321XLR, aangedreven door de LEAP-1A-motor van CFM International, de typecertificering had ontvangen**, waardoor hij voor het einde van het jaar in dienst kon worden genomen door Iberia.

(...) De

typecertificering met GTF's van Pratt & Whitney zou voor het einde van het jaar moeten worden toegekend.

Hoewel EASA zegt al meer dan vijf jaar aan deze certificering te werken, vond de eerste vlucht van de eerste A321XLR plaats in juni 2022. **Het vliegtuig is**

ontworpen om langeafstandsvluchten uit te voeren met de economische prestaties van een vliegtuig met één gangpad, waardoor het een aanvulling vormt op vliegtuigen met een brede romp, doordat het nieuwe bestemmingen kan verkennen of zijn aanbod kan aanpassen aan bestemmingen waar de vraag variabel is. Dit werd voornamelijk mogelijk gemaakt door de toevoeging van een centrale brandstoftank achteraan (RCT), waarvan het oorspronkelijke ontwerp en de gevolgen van de integratie ervan op de structuur van het vliegtuig een uitgebreider certificeringsproces vereisten.

Tot nu toe zijn er meer dan 500 A321XLR's besteld.

***Mijn commentaar:** Airbus geeft de concurrentie een nieuwe klap met de mogelijke ingebruikname van zijn nieuwe langeafstandsvliegtuigen met één gangpad.*

Exploitanten zullen echter weloverwogen strategische keuzes moeten maken, aangezien het verschil in bereik tussen de A321 XLR en de A321 LR die al in gebruik is, klein is (8.400 km vs. 7.400 km).

Om dit te bereiken is het essentieel om de vraag en de markten te identificeren voor dit vliegtuig, dat twee of drie dagelijkse langeafstandsvluchten kan maken, vergeleken met vijf tot acht voor de A321's die op middellangeafstandsnetwerken worden gebruikt.

Opgemerkt moet worden dat de A321 XLR kortere start- en landingsbanen nodig heeft dan vliegtuigen met twee gangpaden, waardoor het meer secundaire luchthavens kan bereiken.

Air France-KLM, dat vliegtuigen uit de A320neo-familie heeft besteld, heeft momenteel geen plannen om zich op de A321 LR en XLR te positioneren.

Het zal erg interessant zijn om de strategie en resultaten van Iberia te volgen na de eerste paar maanden van exploitatie van het XLR-model.

> **Waterstof: de toekomst van schoon, duurzaam luchttransport**

(bron Aerocontact) 19 juli 2024 - Op 18 juli kondigde Airbus aan dat het een **samenwerking is aangegaan met London Gatwick, easyJet en Air Products**, 's werelds grootste waterstofleverancier, **om een waterstofinfrastructuur te ontwikkelen in het Verenigd Koninkrijk**, nu de fabrikant dichterbij zijn doel komt om in 2035 een vliegtuig op waterstof te hebben.

Als onderdeel van Airbus' Hydrogen Hubs at Airports omvat het **werk de levering en opslag van vloeibare waterstof op de luchthaven**, tanken en grondafhandeling

van waterstofvliegtuigen, evenals het verkennen van andere kortetermijnmogelijkheden voor het gebruik van waterstof op Londen Gatwick.

Aangezien

de eerste waterstofvliegtuigen in eerste instantie gericht zullen zijn op korte- en middellangeafstandsroutes, **maakt de positie van Londen Gatwick als de belangrijkste hub van het Verenigd Koninkrijk voor deze diensten, samen met de operationele kennis van easyJet als een korteaafstandsluchtvaartmaatschappij, het de ideale testomgeving voor O&O op deze infrastructuur.**

Glenn Llewellyn, Vice President van het ZEROe-project van Airbus, zei: "Onze license to operate hangt af van het vinden van betere manieren om te vliegen. We weten dat waterstof de veelzijdigheid heeft om een uitstekende brandstofbron te zijn voor het koolstofvrij maken van de industrie. We hebben onszelf ambitieuze doelen gesteld om in 2035 op waterstof te vliegen en **deze technologie moet worden ondersteund door een betrouwbare en geteste infrastructuur. Het delen van kennis en beste praktijken tussen luchthavens zal de sleutel zijn tot het opbouwen van het juiste waterstofecosysteem over de hele wereld en we kijken ernaar uit om met alle leden van het consortium samen te werken om ondersteuning te ontwikkelen voor de end-to-end waterstoftechnologie en toeleveringsketen die toekomstige vluchten zal aandrijven.**"

(...)

Dit partnerschap vormt een aanvulling op het lopende werk van easyJet en Airbus met Hydrogen South West, een infrastructuur-ecosysteem dat zich richt op de ontwikkeling van waterstof in het zuidwesten van Engeland.

Deze samenwerking tussen Airbus, London Gatwick, easyJet en Air Products is een belangrijke mijlpaal in het realiseren van waterstofvluchten tegen 2035.

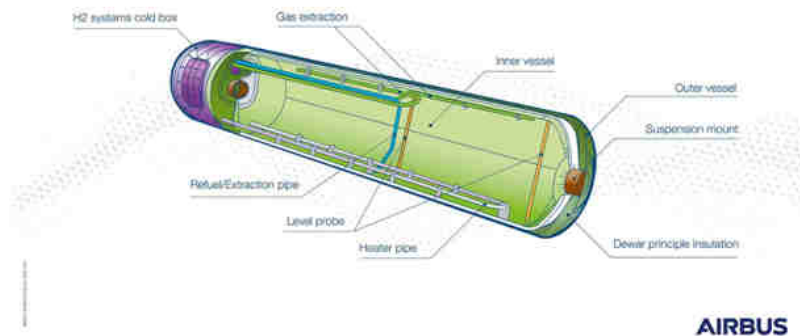
Mijn commentaar: De eerste waterstofvliegtuigen zullen regionale vliegtuigen zijn die weinig passagiers vervoeren en een beperkte actieradius hebben.

Om met waterstofvliegtuigen te kunnen vliegen, hebben we het volgende nodig:

- Motoren die aangepast zijn aan deze nieuwe brandstof: er zijn veel testbanken op de grond, zoals die van Rolls Royce.

- tanks die waterstof kunnen opslaan bij -253 graden Celsius en een druk van meer dan 700 bar om het volume te beperken. Ter vergelijking: het is mogelijk om dit met raketten te doen... voor slechts één uur.

Liquid H₂ tank



- middelen voor het vervoer en de opslag van waterstof in luchthaveninfrastructuur.

Dit laatste punt is net zo cruciaal als de andere twee, omdat het netwerk van luchthavens die waterstof leveren voldoende uitgebreid moet zijn om de opkomst van talrijke luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken.

Om deze technologische uitdaging aan te gaan, is hoogwaardige samenwerking tussen de belanghebbenden essentieel.

Het initiatief tussen Airbus, Londen Gatwick, easyJet en Air Products is opmerkelijk. Het is te hopen dat er waardevolle lessen worden geleerd en dat dit initiatief wordt uitgebreid naar andere luchthavens.

In Frankrijk kondigde ADP afgelopen oktober een samenwerking aan met GRTgaz om de mogelijkheid te onderzoeken om waterstof naar Parijse luchthavens te leiden. In eerste instantie zal dit het mogelijk maken om de meeste voertuigen die gebruik maken van het luchthaventerrein van brandstof te voorzien.

Bonusartikel

> Computerstoring: "Dit kan 's werelds eerste digitale epidemie zijn".

(bron Libération) 19 juli 2024 - **Sarah Guillou**, econoom bij OFCE, waar ze aan het hoofd staat van de afdeling innovatie en concurrentie, **wijst erop dat de zeer hoge concentratie van cloudspelers bijdraagt aan de omvang van de storing die vrijdag de diensten van Microsoft trof.**

Bedrijven in elke sector, op elk continent, werden getroffen, soms met een hoge mate van intensiteit... En een terugkeer naar normale omstandigheden is nog steeds moeilijk te voorspellen. Al deze factoren roepen vragen op over de rol van de cloud

en de concentratie ervan in de handen van een paar spelers in de wereldeconomie. Sarah Guillou, econoom bij OFCE, waar ze aan het hoofd staat van de afdeling innovatie en concurrentie, bekijkt het belang van de cloud in de wereldwijde economische uitwisselingen en de eerste lessen die we kunnen trekken uit deze wereldwijde black-out.

Wat zouden de economische gevolgen van deze black-out kunnen zijn?

Vanuit economisch oogpunt is het op een ongekende schaal, tenminste wat betreft de transparantie die aan het licht is gekomen. Dit zou wel eens de eerste digitale epidemie ter wereld kunnen zijn. Praktisch gezien zouden de kosten laag zijn, als het alleen gaat om een vertraging in de verkoop van sportkaartjes of het vertrek van een vliegtuig. Maar sommige bedrijven in China, bijvoorbeeld, hebben hun werknemers vroeg laten vertrekken voor het weekend, wat neerkomt op werktijdverkorting, en dat brengt kosten met zich mee. Als dit tot maandag duurt, kan het nog duurder worden. Een ander aspect is de manier waarop het stilvallen van de activiteit een impact zal hebben op het groeitraject van een bedrijf: een betalingsachterstand, een klant die niet tekent... Naast deze kwesties kunnen we een ongelooflijk besmettingseffect waarnemen. Dit bewijst dat globalisering nog steeds bestaat, zij het misschien met immateriële stromen die tastbare stromen vervangen. Er wordt

veel gesproken over de-globalisering, de verkorting van waardeketens, de polarisatie van de handel... Maar als het op gegevens aankomt, maken we nog steeds deel uit van een netwerk, een web van onderlinge verbindingen dat de afgelopen jaren alleen maar groter is geworden. En er zijn maar weinig dominante spelers. Deze concentratie heeft ook een effect op besmetting.

Wat zijn de risico's van deze concentratie? Op het gebied van clouddiensten is Amazon met AWS de meest dominante speler, gevolgd door Azure van Microsoft en Google. En deze drie hebben 65% van de wereldmarkt en 70% van de Europese markt in handen. Het mechanische gevolg van deze concentratie is een concentratie van klanten, dus als er iets gebeurt met een van de drie grote leveranciers, worden veel meer mensen potentieel getroffen door een enkel probleem. Dezelfde concentratie is te zien bij leveranciers van cyberbeveiligingssoftware zoals CrowdStrike. De Financial Times schat dat 15 bedrijven goed zijn voor 65% van de markt, en voor meer geïndividualiseerde tools zoals pc's zijn drie bedrijven goed voor 50%.

Welke invloed zal deze verdeling hebben op Microsoft?

Het zal het bedrijf natuurlijk een beetje door elkaar schudden, in de zin dat het in twijfel zal worden getrokken over de betrouwbaarheid van de service die het biedt. Misschien zal Amazon's AWS wat klanten oppikken, totdat Amazon zelf een probleem heeft. Deze ineenstorting doet de vraag rijzen naar de kwetsbaarheid van deze grote spelers, ongeacht hun technologische kracht. Ze zijn ook dominant omdat ze in veel opzichten sterker zijn dan anderen. De ironie van de gebeurtenis is dat het bedrijf dat verondersteld wordt je te beschermen tegen een cyberbeveiligingsprobleem, degene is die je in de problemen brengt. Door de toenemende complexiteit van technologieën neemt de interne kwetsbaarheid toe,

waardoor de kwetsbaarheid voor aanvallen van buitenaf nog groter wordt. Zou dit ertoe kunnen leiden dat deze giganten hun cyberbeveiliging meer internaliseren? Voor klanten die getroffen zijn door de stroomstoring en die veel van hun IT-functies hadden uitbesteed, kan dezelfde vraag rijzen. Bedrijven willen deze functies misschien intern halen, zodat ze problemen sneller kunnen oplossen als ze zich voordoen.

Hoe belangrijk is de cloud in de huidige wereldeconomie?

De cloud is essentieel voor alle bedrijven. Er is een groeiende behoefte aan deze technologie, zowel om hun digitalisering te optimaliseren als om hun gegevens te exploiteren. Want over het algemeen is een cloudservice niet alleen een server, maar koop je ook software en een gegevensverwerkingservice zodat het waarde kan creëren voor het bedrijf. Je kunt je gegevens lokaal opslaan, maar met een provider die de dingen op een grote manier doet, kan het minder kosten, om nog maar te zwijgen over de diensten die erbij komen kijken. Het hele probleem is te geloven dat het lokaliseren van servers je totale digitale soevereiniteit geeft. In termen van data-eigendom, ja, maar dat maakt je nog niet immuun voor dit soort ongelukken, want alleen omdat de server dicht bij huis staat, betekent niet dat het bedrijf dat jou de cyberbeveiligingsdienst levert is vrijgesteld van het probleem en dat er geen besmetting zal plaatsvinden. **Het belangrijkste bij soevereiniteit is intentionaliteit. Hier is het blijkbaar een technisch probleem en komt de besmetting meer van de concentratie dan van de nationaliteit van de leverancier.**

Wat kan deze storing nog meer veranderen voor de toekomst?

Ik denk dat deze zaak bijvoorbeeld de richting van de Europese cyberbeveiligingswetgeving

kan veranderen. Er was veel weerstand tussen Europeanen, met verschillende eisen van het ene land tot het andere. **We zitten in een leerproces als het gaat om deze kwesties, maar ik hoop dat hier een aantal lessen worden geleerd, zodat Europese regelgeving minder wordt overgelaten aan de lidstaten, maar gemeenschappelijke regels oplegt, want zelfs met een soevereine cloud in Europa en servers geconcentreerd in één lidstaat, zal er besmetting optreden op de Europese markt. Digitale integratie vereist geïntegreerde beschermingsregels.**

***Mijn commentaar:** Volgens Le Monde wordt de situatie geleidelijk weer normaal, maar er worden langdurige reparaties verwacht.*

Ongeveer 8,5 miljoen computers werden getroffen door de storing die te maken had met de CrowdStrike software, een record.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 19 juli op €8,174. Het is deze week gestegen (+1,59%).

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

De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is 13,79 euro, een daling van één euro in tien dagen (begin januari 2023 was de koers 15,0 euro). Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

[Details over de analistenconsensus](#)

vind je op mijn blog.

Mijn commentaar: De koers van het aandeel Air France-KLM heeft anderhalve maand lang regelmatig boven de €10 gestaan. In anderhalve maand tijd is de koers met 25% gedaald.

De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor AF-KLM is €13,29, een daling van €1,5 in twee weken.

De aankondigingen van Lufthansa en Delta Air Lines (zie hierboven) en van Air France-KLM twee weken geleden hebben een negatief effect gehad op de aandelenkoers.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$2 gedaald tot \$103. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 2 tot \$ 83 per vat.

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

Mijn nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Hij schommelt tussen 80 en 90 dollar.

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa is gestaag gedaald, geleidelijk van 120 naar 100 dollar.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van voor Oekraïne.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je 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, [bezoek dan 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.

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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.

Je kunt me 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](#).

11.602 mensen ontvangen dit persoverzicht live