

AFKLM

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

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

(raison d'être van de Air France-KLM Groep).



### François Robardet

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

N°927, 28 August 2023

Als

u

deze

pagina

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

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

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

## Persoverzicht van maandag

### > Air France schort vluchten naar de Sahel op tot 10 september

(bron Air Journal) 25 augustus - **Air France heeft besloten om "tot en met 10 september" de schorsing van haar vluchten van en naar Mali en Burkina Faso te verlengen, terwijl de vluchten naar Niger "tot nader order" geschorst blijven, aldus de Franse luchtvaartmaatschappij.**

De maatschappij had haar vluchten naar Bamako (7 vluchten per week), Ouagadougou (5 vluchten per week) en Niamey (4 vluchten per week) op 7 augustus opgeschort nadat de militaire junta, die na een staatsgreep op 26 juli aan de macht was gekomen, het luchtruim van Niger had gesloten. Op 11 augustus had de maatschappij deze routes al verlengd tot vandaag "na de staatsgreep in Niger en vanwege de geopolitieke situatie in de Sahel-regio".

**Bovendien heeft Mali**, waarvan de militaire leiders de putschisten in Niger steunden, **de toestemming van Air France om vluchten uit te voeren tussen**

**Parijs en Bamako ingetrokken, op grond van een "notoire schending" van de voorwaarden van de exploitatievergunning.**

***Mijn commentaar:** De Malinese burgerluchtvaartautoriteit heeft Air France bekritiseerd voor het niet vooraf informeren en het veroorzaken van "ongemak voor passagiers". "Dit verzuim leidt tot de annulering van uw vergunning om vluchten uit te voeren", aldus het agentschap.*

*Deze annulering geldt voor het "zomerseizoen" van de Franse luchtvaartmaatschappij, voegt het agentschap eraan toe.*

*Deze periode zou tot oktober duren.*

*"Uw slot kan worden toegekend aan een andere luchtvaartmaatschappij die erom vraagt", aldus het agentschap, dat Air France vraagt een nieuw programma in te dienen voordat de dienstverlening wordt hervat.*

### **> Luchthaven Amsterdam vraagt regering om opheldering over plannen om vluchten te verminderen**

(bron Bloomberg, vertaald met DeepL) 25 augustus - **De eigenaar van de luchthaven van Amsterdam heeft er bij de Nederlandse regering op aangedrongen om opheldering te verschaffen over de omstreden plannen om de capaciteit op de hub te beperken na de val van de regerende coalitie.** Royal Schiphol Group zei dat de plannen om de capaciteit vanaf deze winter met 8% te verminderen waren vastgelopen door juridische aanvechtingen van de maatregelen door luchtvaartmaatschappijen en het feit dat de regering van premier Mark Rutte in afwachting van de verkiezingen in november in een demissionaire modus was beland.

Wetgevers moeten op 12 september stemmen over een lijst met onderwerpen die door het huidige parlement als 'controversieel' worden beschouwd en waarover de volgende regering moet beslissen. Door de capaciteitsbeperkingen van Schiphol toe te voegen aan de lijst van controversiële kwesties zal er onzekerheid ontstaan over de toekomst van de hub, aldus Ruud Sondag, chief executive van het bedrijf.

**Als er geen duidelijkheid komt van de regering, kan de luchthaven het aantal vluchten volgend jaar met slechts 3,4% verminderen, oftewel 483.000 vluchten,** aldus Sondag.

(...)

***Mijn commentaar:** De val van de regeringscoalitie in Nederland kan een beslissing over de details van de gewenste vermindering van de activiteit op Schiphol met een jaar vertragen.*

## > Boeing 737 MAX: fabricagefouten ontdekt, vliegtuigleveringen verstoord

(bron Air Journal) 24 augustus - **Het is de zoveelste klap voor Boeing en zijn 737 MAX. De Amerikaanse vliegtuigbouwer** stelde onlangs een nieuw probleem vast bij verschillende van zijn productievliegtuigen. Het realiseerde zich dat **een van zijn belangrijkste leveranciers, Spirit AeroSystems, honderden gaten verkeerd had geboord in het achterste schot van het vliegtuig**, dat helpt de cabinedruk te handhaven. In een persbericht zei de toeleverancier echter dat "alleen bepaalde eenheden getroffen zijn", omdat het bedrijf verschillende leveranciers gebruikt voor dit structurele onderdeel.

Hoewel de FAA van mening is dat dit defect "geen invloed heeft op de vliegveiligheid", zullen **leveringen op korte termijn worden vertraagd. Boeing zal nu inspecties moeten uitvoeren om "het aantal getroffen vliegtuigen vast te stellen"** en in samenwerking met Spirit de noodzakelijke reparatiewerkzaamheden uitvoeren. In de komende dagen moet de vliegtuigbouwer beoordelen of dit ertoe kan leiden dat de leveringsdoelstelling van 400 tot 450 Boeing 737's dit jaar niet wordt gehaald. Tot nu toe zijn er 249 Boeing 737's geleverd. Het probleem komt op het slechtst mogelijke moment. Boeing had net de productie van de 737 MAX versneld naar 38 vliegtuigen per maand, tegenover 31 eerder.

**Zou de 737 MAX Boeing's bête noire kunnen zijn? Het moet gezegd worden dat sinds de ingebruikname in 2017 de problemen zich opstapelen voor het Amerikaanse vliegtuig met één gangpad.** Het toestel werd bijna twee jaar aan de grond gehouden na de crashes van Lion Air en Ethiopian Airlines, die 346 levens eisten. Tijdens het gedwongen vliegverbod werd naast het overtrekbeveiligingssysteem (MCAS), dat volledig werd gereviseerd, ook een ernstig bedradingsprobleem ontdekt. En sinds het toestel eind 2020 weer in gebruik werd genomen, werd het tweemotorige vliegtuig geplaagd door productieproblemen. Afgelopen april werd een fabricagefout ontdekt op twee punten waar de verticale vin aan de romp is bevestigd. Hierdoor werd het tempo van de leveringen vertraagd.

***Mijn commentaar: Onder normale omstandigheden zou dit probleem waarschijnlijk worden opgelost zonder dat het de voorpagina's van de vakbladen zou halen.***

*Maar we moeten toegeven dat niets normaal lijkt voor dit vliegtuig dat in allerijl is ontworpen om de komst van de A320NEO tegemoet te komen.*

*Bijna 50 jaar nadat de eerste 737 vloog, maakte de 737 MAX zijn eerste vlucht in januari 2016, een paar dagen nadat de eerste A320 NEO aan Lufthansa was geleverd.*

*De verouderende architectuur van de 737, met zijn beperkte grondspeling, betekende dat er compromissen moesten worden gesloten, met name wat betreft de grootte en de plaatsing van de motoren.*

*Hoewel het eerste jaar relatief soepel verliep, sloeg op 29 oktober 2018 de tragedie toe toen Lion Air vlucht 610 kort na het opstijgen vanuit Jakarta neerstortte, waarbij 189 mensen om het leven kwamen. In afwachting van het onderzoeksrapport blijft de 737 MAX over de hele wereld vliegen.*

*Na de eerste crash begonnen luchtvaartmaatschappijen memo's naar hun piloten te sturen en stelde Boeing een noodprocedure in, maar het was niet genoeg om het tweede dodelijke ongeluk vijf maanden later te voorkomen. Op 10 maart 2019 stortte vlucht 302 van Ethiopian Airlines ook neer, waarbij 157 mensen omkwamen in omstandigheden die relatief vergelijkbaar waren met die van de Lion Air-vlucht.*

*Sindsdien stapelen de problemen zich op, waardoor zelfs de lancering van de uitgerekte versie (B737-10), die bedoeld is om te concurreren met de A321NEO, werd uitgesteld tot 2024.*

## **Einde persoverzicht**

**> Koersverloop Air France-KLM (en vier andere luchtvaartmaatschappijen) over de afgelopen vijf jaar**

**Aandelenkoers van Air France-KLM in de afgelopen vijf jaar :**



**Aandelenkoers van Lufthansa in de afgelopen vijf jaar :**



**Aandelenkoers van IAG in de afgelopen vijf jaar :**



**Aandelenkoers van easyJet over de afgelopen vijf jaar :**



**Aandelenkoers Delta in de afgelopen vijf jaar :**



**Mijn commentaar:** De bovenstaande tabellen (bron: Boursorama) tonen de respectieve koersbewegingen van Air France-KLM, Lufthansa, IAG, easyJet en Delta over vijf jaar.

Het Covid-19 effect is duidelijk. Het effect van het conflict in Oekraïne is ook duidelijk, maar in mindere mate.

IAG en easyJet hebben moeite om terug te keren naar hun niveau van voor Covid en betalen ongetwijfeld voor de gevolgen van Brexit.

Lufthansa, dat zijn Covid-schulden snel terugbetaalde, zit nu dicht bij zijn niveau van 2019.

Delta is terug op zijn niveau van 2019, dankzij een sterke binnenlandse markt en een oligopolie in de Verenigde Staten.

Air France-KLM volgde een vergelijkbaar patroon als Lufthansa, behalve sinds het begin van het jaar. Hoewel de Frans-Nederlandse groep haar Covid-schulden heeft kunnen terugbetalen, is haar eigen vermogen nog steeds niet tot een bevredigend niveau gestegen.

### > Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 28 augustus op €1,40. Het aandeel daalt deze week met -3,58%. De aankondiging van goede kwartaalresultaten door Air France-KLM en Lufthansa werd 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.

***Mijn commentaar:** In twee maanden tijd heeft de koers van het aandeel Air France-KLM meer dan 20% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er niet beter voor.*

*Lufthansa heeft 12% verloren, Delta 15% en easyJet 11%.*

*IAG is de enige van de vijf luchtvaartmaatschappijen die in het vorige commentaar werd genoemd die 5% is gestegen, hoewel het nog steeds ver verwijderd is van het niveau van 2019.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$5 gestegen naar \$129.** Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is stabiel op 85 dollar 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.

**De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog. Die bedraagt nu 39 dollar, terwijl die vóór het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog.*

*Het is nu \$44, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.*

*Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben*



herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.

==> Citaat uit het universele registratiedocument 2022 van de Air France-KLM Groep, pagina 173:

*(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid geïmplementeerd om het brandstofprijrisico systematisch af te dekken, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).*

*Aan het begin van de Oekraïense crisis, in een context van hoge volatiliteit en spanning op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France - KLM Groep nieuwe indekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico beter in te dekken dat verbonden is aan de ontkoppeling tussen de indices die de prijs van ruwe olie weergeven (Brent ICE) en de indices die de prijs van geraffineerde producten weergeven (Gasoil ICE en Jet CIF NWE).*

*<== einde citaat*

*Om het duidelijk te stellen: een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel (paraffine).*

## 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 activa 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 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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie 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 zal 10 oude aandelen combineren, wat resulteert in een 10-voudige waardevermeerdering) en een kapitaalvermindering worden 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.

**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

**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 van 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](#).

11.513 mensen ontvangen dit persoverzicht live