

Air France-KLM daagt Nederlandse regering voor de rechter over milieumaatregelen Schiphol

I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

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



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°902, 5 maart 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Naar aanleiding van opmerkingen heb ik de presentatie van de koers- en brandstofprijzontwikkelingen enigszins gewijzigd.

De prijzen zijn bijgewerkt zoals voorheen.

Om het commentaar op deze gegevens gemakkelijker te kunnen lezen, heb ik de wijzigingen die in de loop van de week zijn aangebracht, gemarkeerd.

In deze brief zult u zien dat alleen het commentaar op de koersontwikkeling ingrijpend is gewijzigd.

Veel leesplezier

François

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM daagt Nederlandse overheid voor de rechter over milieumaatregelen Schiphol

(bron La Tribune) 2 maart 2023 - Het Nederlandse kamp is gebarsten. Lang verenigd in het verdedigen van het nationaal belang ten tijde van Pieter Elbers, de voormalige CEO van **KLM**, staan het Nederlandse bedrijf **en de Nederlandse regering nu op gespannen voet met elkaar**. Het bedrijf, een dochteronderneming van de Franse groep Air France-KLM, heeft juridische stappen ondernomen tegen de regering van Den Haag en de Koninklijke Schiphol Groep, die de luchthaven van Amsterdam beheert, samen met andere bedrijven zoals Delta, Transavia en EasyJet.

Volgens een door La Tribune verkregen interne brief **hekelt KLM het besluit van de Nederlandse regering om het aantal vliegbewegingen op de luchthaven Amsterdam-Schiphol**, dat reeds was gemaximeerd, te **beperken** door het aantal landings- en opstijgingslots te verminderen van 500.000 tot 460.000 per jaar. Tot deze maatregel werd besloten op grond van milieuoverwegingen.

Na een aankondiging afgelopen zomer (met een doelstelling van terug naar 440.000 bewegingen), toen de luchthaven grote verstoringen ondervond door de plotselinge opleving van het verkeer, staat Den Haag naar verluidt op het punt maatregelen te nemen. In

de brief staat dat het **tijdschema de afgelopen dagen is versneld** en dat een **"experimentele regeling"** wordt voorbereid. Deze zou **in de komende weken kunnen worden aangenomen "om vanaf 1 november 2023 een maximum van 460.000 bewegingen in te stellen"**.

Geconfronteerd met deze bedreiging voor de activiteit van haar hub is **KLM** intern van mening dat "dit nieuwe tijdschema ons geen andere keuze laat dan deze juridische stappen te nemen". De maatschappij **hekelt "een autoritaire aanpak die in strijd is met de evenwichtige aanpak waarin de Europese en internationale regelgeving voorziet, terwijl er andere scenario's zijn om dezelfde doelstelling inzake geluidsreductie te bereiken"**. In dezelfde brief stelt Air France-KLM dat zij "haar Nederlandse maatschappij steunt in haar aanpak".

Op een vraag van La Tribune zegt de groep "zich opnieuw te verzetten tegen het plan van de Nederlandse regering om het aantal vliegbewegingen op Schiphol te beperken".

Air France-KLM gaat nog verder en spreekt "haar bezorgdheid uit over de gevolgen en de reële doeltreffendheid van de door de Nederlandse regering en de Koninklijke Schipholgroep voorgenomen maatregel". Zij wijst op de economische risico's met gevolgen voor de connectiviteit, aantrekkelijkheid en werkgelegenheid in Nederland, alsook op het risico van een "koolstoflek" met een verplaatsing van verkeer naar andere landen. De groep is ook **van mening dat zij op schema ligt om haar doelstelling van 30% minder CO2-uitstoot te halen dankzij de voortdurende vernieuwing van haar vloot**.

In een poging om een uitweg te vinden, zegt de groep dat zij "ter beschikking blijft

van de Nederlandse regering om verder te praten over alternatieve manieren om het milieueffect van de luchtvaart te verminderen zonder afbreuk te doen aan bredere nationale en Europese belangen".

Zij heeft inderdaad weinig keus gezien het vitale belang van Schiphol voor KLM, de enige grote internationale luchthaven van het land waarlangs al haar activiteiten en die van haar low-cost dochter Transavia Holland verlopen. Een dergelijke beperking zou de ontwikkelingsmogelijkheden van beide luchtvaartmaatschappijen, waarvan de vooruitzichten reeds beperkt zijn door het huidige plafond, sterk beperken. Alleen al de maatschappijen van de Air France-KLM-groep, waartoe ook Martinair en KLM Cityhopper behoren, zijn goed voor 60% van het luchthavenverkeer.

(...)

Dit is in ieder geval een ommekeer voor de Nederlandse maatschappij, die vaak op de Nederlandse overheid kon rekenen om een zekere autonomie ten opzichte van Air France-KLM te behouden. (...) In 2019 had minister van Financiën Wopke Hoekstra (CDA) zelfs in het grootste geheim een aandelenaankoop georganiseerd om zijn belang in de groep te vergroten tot 14% en invloed te krijgen binnen de groep.

Tijdens de gezondheidscrisis gaf de Nederlandse overheid 3,4 miljard euro financiële steun aan KLM, waarvan één miljard euro een directe lening was. Er was zelfs een discussie over het verhogen van het plafond op Schiphol naar 540.000 bewegingen.

(...) **De situatie is moeilijker geworden sinds het aantreden van de nieuwe Nederlandse regering in januari 2022** na vele maanden van coalitievorming. Terwijl Mark Rutte zijn vierde termijn ingaat als premier sinds 2010, is Wopke Hoekstra op het ministerie van Financiën vervangen door de minder verzoenende Sigrid Kaag (D66).

Mijn commentaar: In december 2021 keurde de Nederlandse regering de aankoop van A320-toestellen voor KLM en Transavia Nederland goed. Het aankoopvolume was gebaseerd op een stabiele of zelfs groeiende business prognose op Schiphol.

Hoe is de veranderde houding van de Nederlandse regering ten opzichte van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) te verklaren?

Er zijn twee belangrijke redenen.

De eerste wordt aan het eind van het artikel uitgelegd. Het is de verandering in de positie van minister van Financiën, na de parlementsverkiezingen in maart 2021 in Nederland.

De tweede reden is vanuit mijn oogpunt belangrijker. De doelstellingen van geluidsreductie en beperking van de CO₂-uitstoot rond Schiphol lijken onvermijdelijk.

De vraag is of de luchtvaartmaatschappijen de doelstellingen kunnen halen zonder het aantal vluchten te verminderen.

Zij zijn ervan overtuigd dat dit kan, maar de Nederlandse regering lijkt niet bereid om met hun argumenten rekening te houden.

> **Virgin Atlantic is toegetreden tot de SkyTeam alliantie**

(bron Air Journal) 3 maart 2023 - **Virgin Atlantic is officieel toegetreden tot de SkyTeam alliantie, het 18e lid en de eerste Britse luchtvaartmaatschappij die dat doet, en voegt zich daarmee bij onder meer haar aandeelhouder Delta Airlines en de transatlantische joint venture partners Air France en KLM Royal Dutch Airlines.**

Zoals afgelopen september aangekondigd, wordt de in Londen Heathrow gevestigde luchtvaartmaatschappij op 2 maart 2023 volwaardig lid van SkyTeam.

(...) Er

zijn al codeshare-overeenkomsten gesloten met Aeromexico en Middle East Airlines (MEA), naast de bestaande codeshares met Air France-KLM en Delta, met opties voor verdere codeshares later dit jaar. Er bestaan al interline-overeenkomsten met alle SkyTeam-leden, waardoor alle klanten één aanspreekpunt hebben en naadloos kunnen reizen met één enkel ticket.

Virgin Atlantic vliegt op 12 bestemmingen in de VS in samenwerking met Delta en Air France-KLM.

(...)

De toetreding van Virgin Atlantic tot de alliantie bouwt voort op het succes van haar transatlantische joint venture met Delta en Air France-KLM, beide reeds lang lid van SkyTeam

", aldus het persbericht van SkyTeam. **Virgin Atlantic is gevestigd in Terminal 3 van London Heathrow**, naast Delta en de huidige SkyTeam-leden Aeromexico en China Eastern, waardoor klanten kunnen profiteren van soepele luchttransporten en de handigste verbindingstijden.

(...)



***Mijn commentaar:** De komst van Virgin Atlantic in Skyteam en naast Delta Air Lines, KLM en Air France in hun Noord-Atlantische joint venture zal gunstig zijn voor al deze luchtvaartmaatschappijen.*

> **Lufthansa Group weer in de zwarte cijfers na twee jaar van verliezen**

(bron Air Journal) 4 maart 2023 - **De Duitse luchtvaartgroep Lufthansa heeft in 2022 weer winst gemaakt**, dankzij een sterk herstel van het aantal vluchten na twee jaar die werden geplaagd door de gevolgen van de Covid-19 pandemie. De nettowinst, **gestimuleerd door recordresultaten in vracht en onderhoud**, kwam vorig jaar uit op 791 miljoen euro, vergeleken met een verlies van 2,19 miljard euro een jaar eerder, aldus de Lufthansa Group in een verklaring. Haar belangrijkste indicator, de aangepaste operationele winst, bereikte 1,51 miljard euro, in lijn met haar laatst bekende prognose, die een "aanzienlijke verbetering" in 2023 verwacht.

De nettowinst van de Duitse luchtvaartgroep is min of meer gelijk aan de 728 miljoen die de Frans-Nederlandse rivaal Air France-KLM boekte, die ook grotendeels weer in het groen staat na de repercussies van Covid-19, net als de andere Britse rivaal IAG (British Airways en Iberia). De totale omzet van de Lufthansa-groep, waartoe de gelijknamige Duitse luchtvaartmaatschappij en de dochterondernemingen Austrian Airlines, Brussels Airlines, SWISS en het goedkope Eurowings behoren, is in een jaar tijd bijna verdubbeld tot 32,8 miljard euro.

(...)

De prestaties van vorig jaar werden behaald ondanks de "kosteninflatie", aldus de Duitse groep, met de stijging van de brandstofkosten sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne. De hervatting van de vluchten is ook niet zonder slag of stoot gegaan: wereldwijde knelpunten in de luchtvaartsector leidden afgelopen zomer tot

de annulering van duizenden vluchten en veel reizigers klaagden bij Lufthansa over vertragingen of verloren bagage.

Het Duitse concern raamt de extra kosten in verband met deze tegenslagen op 555 miljoen euro, inclusief stakingsdagen van het personeel voor betere lonen en op luchthavens. **Dat de groep desondanks een comfortabele winst boekt, heeft hij te danken aan de operationele recordprestaties van zijn dochterondernemingen Lufthansa Cargo (1,6 miljard euro) in vrachtvervoer en Lufthansa Technik (511 miljoen euro) in vliegtuigonderhoud.**

In totaal vlogen in 2022 102 miljoen passagiers met de luchtvaartmaatschappijen van de groep, meer dan het dubbele van het aantal in 2021, maar nog steeds ruim onder het record van 145 miljoen passagiers in 2019 van vóór Covid-19. De inkomsten uit passagiersvervoer zijn meer dan verdubbeld tot 22,8 miljard euro, waarbij de inkomsten per stoel op jaarbasis met 148% zijn gestegen tegen een achtergrond van stijgende ticketprijzen.

Mijn commentaar: De resultaten van de door Lufthansa geleide luchtvaartgroep zijn misleidend.

De passagiersactiviteiten van de Lufthansa-groep zijn minder gegroeid dan die van de Air France-KLM-groep.

De Frans-Nederlandse groep heeft beter geanticipeerd op het herstel van de activiteit in 2022 en heeft tijdens de gezondheids crisis meer vliegend personeel aangehouden dan haar rivaal. Zo kon het meer langeafstandsvliegtuigen weer in gebruik nemen dan zijn Europese rivalen, waaronder Lufthansa.

> **Air India wil tegenwicht bieden aan de Golfmaatschappijen om mee te spelen in de grote klasse van het luchtvervoer**

(bron La Tribune) 1 maart 2023 - **Van India een internationaal luchtknooppunt maken.** Hoewel het sinds de overname door de Tata-groep meer dan een jaar geleden een volledig particuliere groep is geworden, heeft **Air India deze ambitie van de Indische premier Narendra Modi en zijn regering volledig omarmd.** Na twee weken geleden 470 vliegtuigen van de nieuwste generatie bij Airbus en Boeing te hebben besteld, waaronder 70 langeafstandsvliegtuigen, wil **de luchtvaartmaatschappij haar internationale netwerk uitbreiden met rechtstreekse verbindingen vanuit verschillende belangrijke centra van het land.** Dit zal de connectiviteit van het land versterken, maar ook de grond onder de voeten wegsnijden van de Golfmaatschappijen die op grote schaal zijn gevestigd op de Indische markt, met name Emirates, dat vaak de nationale luchtvaartmaatschappij van India wordt genoemd.

Het strategische plan om Air India om te vormen, dat vorig jaar oktober werd gelanceerd, begint vorm te krijgen. Het plan heet Vihaan.AI, "de dageraad van een nieuw tijdperk" in het Sanskriet, en bestaat uit drie fasen ("Take-off", "Lift-off" en

"Rise") om Air India binnen vijf jaar weer op de voorgrond te brengen.

Haar directeur, Campbell Wilson, wil dat Air India opnieuw een van de dominante spelers in het binnenlands verkeer wordt. (...) Hij preciseert echter dat deze doelstelling niet door Air India alleen zal worden bereikt, maar door het samenbrengen van alle maatschappijen van de Tata-groep: Vistara, dat onder het merk Air India moet worden geïntegreerd zodra de mededingingsautoriteiten hun goedkeuring hebben gegeven, maar ook Air India Express en AirAsia India, die zullen worden samengevoegd om één enkele lagekostenmaatschappij te creëren. (...)

Het binnenlandse verkeer en de enorme behoefte aan connectiviteit tussen de verschillende megasteden van het land lijken **Campbell Wilson** echter niet al te veel

aan te trekken, die **het eerder ziet als een middel om zijn internationale vluchten te voeden. Hij maakt er geen geheim van dat internationale ontwikkeling centraal staat in zijn ambitie.**

(...)

Air India is dus begonnen aan "een reis van transformatie om resoluut terug te keren naar de voorhoede van de internationale luchtvaart", aldus zijn directeur. Het zal in de komende jaren 40 Airbus A350's, 20 Boeing 787's en 10 Boeing 777X's krijgen.

(...)

Voor het netwerk zet **Campbell Wilson in op een maximaal aantal non-stop vluchten door het aantal routes uit te breiden.** Daarom zal hij zijn activiteiten baseren rond drie belangrijke hubs, namelijk Delhi, de politieke hoofdstad, Mumbai (Bombay), de economische hoofdstad, die volgens Campbell Wilson onvoldoende wordt bediend, en een derde luchthaven in het zuiden van het land, die nog niet is aangekondigd. Als hij geen enkele maatschappij bij naam noemt, is **deze positionering duidelijk gedaan om de Golfmaatschappijen tegen te werken.**

(...)

Alvorens tot dit alles te komen, **is Campbell Wilson zich er terdege van bewust dat zijn bedrijf momenteel ver verwijderd is van de internationale normen.**

Naast de prognoses zal deze eerste taxifase dan ook gewijd zijn aan "het oplossen van de problemen die zich in de loop der jaren hebben opgestapeld".

(...)

Dit betekent ook een herziening en verbetering van de operationele processen, zowel in India als op internationale luchthavens, en van de producten. Naast de modernisering van de vloot en de cabines zullen ook de receptie en de catering worden herzien en als gevolg daarvan zullen enkele honderden mensen worden aangeworven. Ook met de rest van het ecosysteem - luchthavens, grondafhandeling, onderhoud - wordt samengewerkt om de activiteiten te verbeteren en India voor te bereiden om een internationale hub te worden.

Mijn commentaar: De uitdaging is belangrijk voor de CEO van Air India.

Hij moet een grote overbezetting beheren terwijl de overnameovereenkomst tussen Tata en de Indiase regering een jaar lang personeelsinkrimpingen verbiedt.

Hij zal ook geduld moeten hebben, aangezien een groot aantal Indiase luchthavens in aanbouw is.

Ten slotte zal hij de concurrentie het hoofd moeten bieden. De meeste luchtvaartmaatschappijen hebben hun oog laten vallen op deze enorme markt. Eind 2022 wordt India het dichtstbevolkte land, vóór China.

> Lufthansa stapt over op de Airbus A350-1000

(bron Air & Cosmos) 2 maart 2023 - **Met een bestelling van 10 Airbus A350-1000's wordt Lufthansa de 12e klant voor deze versie van het langeafstandsvliegtuig van Airbus.** Met een vaste verkoop van 140 toestellen eind januari 2023 zou de luchtvaartmaatschappij ook moeten profiteren van de herintegratie van alle of een deel van de 21 toestellen die Qatar Airways nog moet afnemen. De luchtvaartmaatschappij en Airbus hebben na een lange juridische strijd een "vrede der dapperen" gesloten. Lufthansa heeft ook vijf extra A350-900's besteld, wat haar totale aankopen van de A350-familie op 60 brengt.

Lufthansa had oorspronkelijk gekozen voor de Boeing 777-9. Vertragingen in het programma, waarbij klanten zoals Emirates de commerciële ingebruikname nu begin 2025 schatten, dwingen de luchtvaartmaatschappijen te plannen voor de vraag naar langeafstandsverkeer dat tegen 2025 weer op kruissnelheid zal komen. De bestelling van Lufthansa vermeldt niet het leveringsschema voor haar A350-1000's, maar het is duidelijk dat de maatschappij beschikbare langeafstandsvliegtuigen nodig heeft om de deadline van 2025 te halen.

Ondertussen begint Qantas Airways een buzz te creëren rond haar toekomstige Airbus A350-1000's, waarmee ze Sydney in één keer zal kunnen verbinden met Londen en New York. De ULR-versie (Ultra Long Range) zal slechts 238 passagiers vervoeren, terwijl de capaciteit van de A350-1000 in drie klassen meer dan 300 zitplaatsen bedraagt. Het "Sunrise"-project zal eind 2025 operationeel worden.

Mijn commentaar: De trend wordt bevestigd.

Om het hoofd te bieden aan de verzadiging van luchthavens en om hun doelstellingen inzake de vermindering van broeikasgasemissies te halen, geven luchtvaartmaatschappijen de voorkeur aan grotere vliegtuigmodules.

Naast de hier genoemde Lufthansa is bijvoorbeeld easyJet bezig zijn A319's geleidelijk uit te faseren. De CEO van de luchtvaartmaatschappij heeft bevestigd dat ongeveer 40% van de A319's de komende twee tot drie jaar uit de vloot van easyJet zal worden genomen.

Einde persoverzicht

> **Koersverloop Air France-KLM aandeel sinds 2022**



De gebeurtenis die de grootste invloed had op de aandelenkoers in 2022 was de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro in juni. Deze werd gebruikt om de terugbetaling van de staatssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

In 2023 werden de opheffing van de staatssteunbeperkingen en de geleidelijke verbetering van de balans van het bedrijf door de analisten toegejuicht.

De koers van het aandeel, die aan het begin van het jaar onder de €1,30 lag, staat nu boven de €1,70.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Koersverloop Air France-KLM aandeel**

Het aandeel Air France-KLM is maandag 6 maart gesloten op 1,836 euro. Het stijgt deze week met +5,18%. De recente aankondigingen over de resultaten van 2022 en over het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen verklaren deze stijging.

Op 2 januari 2023 stond de koers op 1,253 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands waardering van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,72 euro. Het hoogste koersdoel is 2,30 euro, het laagste 1,10 euro. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is het met 47% gestegen.

> **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Het verschil tussen beide producten lag tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$ 3 gestegen tot \$ 114. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Iets meer dan een jaar geleden was het \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met 4 dollar tot 86 dollar. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.

Van medio februari tot eind juli jojoënd tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen 85 en 99 dollar.

Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts 28 dollar per vat.** Sinds het begin van het Oekraïense conflict bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Geen nieuwe opmerkingen

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders](#).

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit 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, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

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

U kunt mij vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

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

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.419 mensen ontvangen dit persoverzicht live