

Klimaactivisten verstoren AVA Air France-KLM



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)

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 968, 10 juni 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](#) 

Redactie

Geachte lezers,

Op woensdag 5 juni 2024 vond de jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM plaats.

Ik wil alle werknemers- en voormalige werknemersaandeelhouders bedanken die mij hun volmacht hebben gegeven.

Deze week zal ik, zoals elk jaar, het Paris Air Forum bijwonen, georganiseerd door La Tribune, waarvan het thema dit jaar "Future & Performance" is.

Een aantal rondetafelgesprekken zal thema's behandelen die regelmatig in mijn nieuwsbrief aan bod komen:

- Ontkoling, geopolitiek, groei: wat voor soort luchtvervoer in 2035?*
- Vrijheid, flexibiliteit, duurzaamheid: hoe reizen we in 2035?*
- Wordt AI het nieuwe eldorado van de luchtvaart?*
- Rekrutering: sociale kwesties, strategische kwesties.*

Bedankt voor uw vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier

Persoverzicht van maandag

> Klimaatactivisten verstoren AVA Air France-KLM

(bron Les Echos) 5 juni 2024 - Al voor het betreden van het Hilton Hotel bij de luchthaven Charles-de-Gaulle, waar Air France-KLM op woensdag 5 juni haar jaarlijkse algemene vergadering hield, was het duidelijk dat de sfeer gespannen zou zijn. Buiten het gebouw en vooral binnen was strenge beveiliging ingezet. Anne-Marie Couderc, voorzitter van de Raad van Bestuur, begon met een overzicht van de financiële prestaties voor 2023.

(...)

" **De uitdaging voor 2023 was ook om alle staatssteun terug te betalen die Frankrijk en Nederland tijdens de gezondheids crisis hebben verleend.** We hebben dit afgerond en aangekondigd op 19 april 2023. Deze resultaten en de herstructurering van onze schuld zijn essentieel om ons voor te bereiden op de toekomst", aldus de voorzitter van de Raad van Bestuur, die de rol van de Groep benadrukte bij het dichterbij elkaar brengen van culturen en volkeren, terwijl de impact op het klimaat beperkt blijft. **"Onze topprioriteit is het verhogen van onze inkomsten en het beheersen van onze kosten"**, bevestigde Chief Executive Ben Smith, die **de noodzaak benadrukte om de vloot vliegtuigen** (A220, A320 en A350) te **vernieuwen om** te voldoen aan de drievoudige doelstelling van het verlagen van de kosten per eenheid, de CO₂-uitstoot en de geluidsoverlast. "We willen de weg vrijmaken voor een duurzamere industrie", benadrukte hij. En hij herinnerde aan de ambitie van de Groep om de CO₂-uitstoot per passagierskilometer tegen 2030 met 30% te verminderen ten opzichte van 2019. **"Wij zijn de grootste verbruiker van SAF"**, duurzame vliegtuigbrandstoffen, vervolgde hij. Tegen 2023 zal Air France-KLM meer dan 20% van de vliegtuigen van de nieuwe generatie hebben geïntegreerd en 87.000 ton SAF hebben gebruikt. Dit alles was duidelijk niet overtuigend... Amper een uur na het begin van de AVA kwam de vraag-en-antwoordsessie, al snel gewijd aan milieukwesties.

"Hé KLM, wat is jullie plan? **"Waarom zouden we jullie geloven?"** zei een **jonge Nederlandse activiste, wijzend op de beschikbaarheid van SAF**, de concurrentie met andere toepassingen en de impact op ontbossing. Een andere jonge vrouw vroeg zich af: "Het plan van KLM zal de CO₂-uitstoot niet verminderen, maar juist verhogen, allemaal om winst te maken op mensen en de planeet.

Zal KLM haar uitstoot in 2030 met 48% hebben verminderd ten opzichte van 2019 in absolute termen?"

"We willen groener en efficiënter vliegen", antwoordt Marjan Rintel, hoofd KLM, nuchter. We nemen het onderwerp serieus, maar KLM draagt ook bij aan een

positieve vorm van verbinding."

(...)

" In 2030 hebben we 100% Neo vliegtuigen bij Transavia en de low-cost airline heeft dezelfde SAF-inbouwdoelstellingen als de Groep", voegde Anne Rigail, CEO van Air France, toe. In 2019 zal Transavia goed zijn voor ongeveer 5% van de emissies van de Groep, waarvan het grootste deel voor rekening komt van de langeafstandstak.

Dit was niet genoeg om de activisten te overtuigen, die in groteren getale dan vorig jaar kwamen opdagen en "Hé KLM, wat is je plan? Nieuwe gezangen ("Vlieg, huil en sterf", "Stop met vliegen") doorspekten een sessie van stemmen over de resoluties die, op zijn zachtst gezegd, bewogen was en de veiligheidsdiensten dwong in te grijpen om de demonstranten uit de zaal te verwijderen temidden van papieren vliegtuigjes die in de lucht werden gegooid.

Alle resoluties werden aangenomen, inclusief de benoeming van Florence Parly (voormalig minister van Landmacht) in de Raad van Bestuur ter vervanging van Isabelle Parize tot 2026. Dit is de **eerste stap in de opvolging van Anne-Marie Couderc als voorzitter van de Raad van Bestuur, uiterlijk op de AVA van 2025.**

De beloning van de CEO, Ben Smith, voor 2024 werd ook goedgekeurd. "Deze is berekend op basis van marktgebruiken", zo werd uitgelegd. Zijn vaste salaris zal daarom stijgen van €0,9 miljoen naar €1,044 miljoen, een stijging van 16%, terwijl het variabele deel zal stijgen van 150% van het vaste salaris naar 180%. De maximale langetermijnvariabele is in aandelen, met een waarde die is vastgesteld op 2 miljoen euro, of 191,6% van het vaste bedrag, afhankelijk van met name het behalen van ESG-prestaties. Dit vertegenwoordigt een totale stijging van 15,3% voor de doelstelling en 15,8% voor het maximum.

(...)

Mijn commentaar: De Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM markeerde een belangrijk keerpunt met de benoeming van Florence Parly als opvolger van Anne-Marie Couderc als voorzitter van de Groep (zie het volgende artikel).

Bijna alle resoluties werden overweldigend goedgekeurd (meer dan 99%).

De twee resoluties over de beloning van Ben Smith (+15% in 2024, met een maximum van €4,9 miljoen) werden echter voor 80% goedgekeurd.

Ter vergelijking, hier zijn de beloningspakketten voor 2022 voor de topmanagers van de grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen:

- Delta Air Lines CEO Ed Bastian earned \$34.2 million in 2023, compared to \$9.6 million in 2022
- American Airlines CEO Robert Isom earned \$31.4 million in 2023, compared to \$4.8 million in 2022
- United Airlines CEO Scott Kirby earned \$18.6 million in 2023, compared to \$9.8 million in 2022
- Southwest Airlines CEO Bob Jordan earned \$9.3 million in 2023, compared to \$5.3 million in 2022

Maar wat vooral indruk op me maakte, was de vraag-en-antwoordsessie, vol interessante uitwisselingen.

De toekomst van Air France op Orly werd besproken. Het management bevestigde opnieuw dat vanaf 2026 alle binnenlandse routes (Franse vasteland) met vertrek vanaf Orly zouden worden uitgevoerd door Transavia France. Opgemerkt moet worden dat de instemming van de SNPL (Air France pilotenvakbond) een voorwaarde was.

Nederlandse milieuactivisten stelden vragen over de toekomst van de luchthaven Schiphol in Nederland (zie het derde artikel getiteld Mevrouw Rintel, KLM CEO: ontmanteling hubfunctie Schiphol zal klimaatverandering niet voorkomen).

De actievoerders stelden ook vragen over Sustainable Aviation Fuels (SAF) en vroegen zich af of dit greenwashing was en of het zou concurreren met voedsel.

De antwoorden staan in bovenstaand artikel.

Het is belangrijk om op te merken dat het publieke debat over de milieu-impact van luchtvervoer relatief recent is, en in 2018 in een stroomversnelling kwam na de interventies van Greta Thunberg, een Zweedse milieuactiviste die zich inzet voor de strijd tegen de opwarming van de aarde.

In slechts een paar jaar tijd heeft de luchtvaartsector gereageerd met tal van technologische innovaties en operationele verbeteringen om de koolstofvoetafdruk te verkleinen.

Op mondiaal niveau zijn er precieze doelen gesteld. Europa heeft een tijdschema opgesteld voor de geleidelijke invoering van Sustainable Aviation Fuels (SAF), waarbij is bepaald dat deze niet mogen worden geproduceerd uit gewassen die bestemd zijn voor menselijke of dierlijke consumptie.

Mijn belangrijkste bedenking betreft het gebrek aan wereldwijde consistentie in de genomen beslissingen. Als Europese luchtvaartmaatschappijen de meeste beperkingen blijven ondervinden, kan dit leiden tot een verstoring van de markt in hun nadeel, zonder noemenswaardig effect op de wereldwijde CO2-uitstoot.

> Florence Parly zet eerste stap bij Air France-KLM

(bron Le Figaro) 4 juni 2024 - **Aanstaande woensdag zit Florence Parly op de eerste rij in het Hilton Hotel op de luchthaven van Roissy om de Algemene**

Vergadering van Air France-KLM bij te wonen, een bedrijf dat ze goed heeft gekend. Ze kwam in 2006 bij het bedrijf werken, maar vertrok acht jaar later in onenigheid met haar superieuren. Na een eerste financiële functie wilde ze naar het hart van het bedrijf met een operationele rol: hoofd vracht, daarna korte en middellange afstand... Verlieslatende activiteiten die moesten worden geherstructureerd met een duidelijke inkrimping van het personeelsbestand. Het was een tijd van harde en kostbare ruzies tussen piloten en het management. Ze was er niet in geslaagd om de korte- en middellangeafstandsroutes te reorganiseren waarvoor Jean-Cyril Spinetta, de CEO van de Groep, haar de leiding had gegeven. Achteraf gezien was het geen goed idee," gaf Florence Parly toe over de functie toen ze op het punt stond te vertrekken. Het was een ontmoedigende taak. De algehele situatie van het bedrijf was verslechterd. De directrice vertrok naar de SNCF, waar ze twee jaar bleef.

Maar nu heeft Florence Parly haar handen vrij en heeft ze wat perspectief gekregen. **Afgelopen december werd ze benoemd tot onafhankelijk bestuurder van Air France-KLM** en na de stemming van de aandeelhouders zou ze officieel bevestigd moeten worden. **Dit is een essentiële stap als ze volgend jaar, wanneer het mandaat van Anne-Marie Couderc afloopt, de volgende stap wil zetten en niet-uitvoerend bestuursvoorzitter wil worden.**

"Sinds haar komst in december bevindt ze zich in een observatiefase, waarin ze luistert en zich verdiept in de problemen", aldus een leidinggevende van de Groep. Air France-KLM heeft in tien jaar een lange weg afgelegd en zij ook. En zij ook (...)

Naast haar prestaties hebben de mensen om haar heen de teamgeest geprezen die in haar kantoor heerste. Ondanks een zekere stijfheid, die misschien past bij het leger, wordt ze beschreven als "grappig" en zelfs "aardig", kwaliteiten die haar natuurlijke reserve op het eerste gezicht niet doet vermoeden. Ik ben de enige dircab in de hele regering die vijf jaar in dienst is geweest," zegt Martin Briens. Ik denk dat dat veel zegt over haar persoonlijkheid", vat hij samen.

Vandaag maakt ze kennis met het nieuwe managementteam en met **Ben Smith**, de Canadese baas die werd gekozen **en** aangeworven door **Anne-Marie Couderc**, de huidige voorzitter van de raad van bestuur. De twee hebben **een sterke band opgebouwd** sinds zijn aankomst in Frankrijk, een land waar hij niemand kende. **Florence Parly zal een nieuwe relatie moeten opbouwen met deze manager die gepassioneerd is over luchtvervoer, maar die niet altijd gemakkelijk te begrijpen is. Ze hebben een jaar om te leren samen vooruit te gaan.**

Mijn commentaar: Anne-Marie Couderc opvolgen is een echte uitdaging.

Het succes van het duo Florence Parly - Ben Smith zal beslissend zijn voor de toekomst van de Groep.

Het is de moeite waard om erop te wijzen dat de aanzienlijke verhoging van de jaarlijkse vergoeding (van € 200.000 naar € 350.000) die de huidige voorzitter, Anne-Marie Couderc, heeft geweigerd, ook zou moeten gelden voor haar opvolger.

> **KLM CEO Rintel: ontmantelen hubfunctie Schiphol gaat klimaatverandering niet tegen**

(bron ANP, vertaald met DeepL) 5 juni 2024 - **Een scenario waarin Schiphol ophoudt te functioneren als luchtvaartknooppunt zou niet bijdragen aan het tegengaan van klimaatverandering.** Dat zei **Marjan Rintel**, CEO en voorzitter van de raad van bestuur van KLM, woensdag op de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering van de Air France-KLM Groep. Ze reageerde op een vraag van de milieuorganisatie Milieudefensie, die beweert dat de CO₂-uitstoot van KLM eerder toe- dan afneemt.

Milieudefensie stelde deze vraag op basis van een onderzoek van de Breda University of Applied Sciences. **De onderzoekers berekenden dat de uitstoot van KLM tot 2030 met 6% zal toenemen.** Dit komt door de verwachte toename van het aantal aansluitende passagiers op Schiphol. Volgens het rapport **moeten deze aansluitende passagiers vaak met het vliegtuig reizen, wat veel meer CO₂-uitstoot genereert dan mensen die rechtstreekse vluchten nemen.** "KLM stelt winst boven mensen en de planeet," aldus de vragensteller. "KLM moet begrijpen dat het moet veranderen.

"Ik begrijp de zorgen over klimaatverandering", antwoordde mevrouw Rintel. Maar volgens haar **verschuift het schrappen van de hubfunctie van Schiphol het probleem alleen maar.** "Het vermindert niet de hoeveelheid CO₂ die wordt uitgestoten, maar verschuift het naar andere landen. Transferpassagiers zullen via een andere luchthaven gaan, en Nederlanders worden verplicht dat te doen als de verbindingen er niet meer zijn."

Air France-KLM CEO Ben Smith benadrukte tijdens de bijeenkomst dat de Frans-Nederlandse groep "agressieve en ambitieuze" klimaatdoelstellingen nastreeft. Zo wil de groep tegen 2030 de CO₂-uitstoot per afgelegde kilometer en per vervoerde passagier met 30% verminderen ten opzichte van 2019.

Om dit doel te bereiken **besteedt Air France-KLM €2 miljard per jaar aan de aanschaf van onder andere stillere en schonere vliegtuigen. De Groep is ook de grootste inkoper van SAF-jetbrandstof, die duurzamer is,** aldus de heer Smith.

(...)

Mijn commentaar: *Er wordt nagedacht, gedebatteerd en besloten over de beperking van het verkeer op Schiphol. De vraag is of de hubfunctie moet worden gehandhaafd op het huidige niveau.*

Ik ben sceptisch over het idee dat het verminderen van het verkeer of de hubfunctie

de CO2-uitstoot echt kan verminderen, en wel om twee redenen:

Ten eerste kunnen aansluitende passagiers veel andere hubs in Europa (en Turkije) gebruiken voor hun doorreis.

Ten tweede, zelfs als directe routes worden uitgevoerd met kleinere vliegtuigen, zal dit niet noodzakelijk leiden tot een vermindering van het totale aantal bewegingen (starts en landingen) op de luchthaven.

> **SAS: een uitdrukkelijke verandering van alliantie voor het huwelijk met Air France-KLM**

(bron Les Echos) 3 juni 2024 - Dit is de overdracht van het decennium in het luchtvervoer en een van de belangrijkste gebeurtenissen van de Algemene Vergadering van Internationale Luchtvaartmaatschappijen, aanstaande maandag in Dubai. **Voor het eerst bereidt een van de oprichters van een van de drie grootste luchtvaartallianties ter wereld zich voor om van kant te veranderen.** En wel zo snel mogelijk.

Na zevenentwintig jaar in de Star Alliance, die het in 1997 samen met Lufthansa en United oprichtte, bereidt SAS zich voor om op 1 september toe te treden tot de Skyteam-alliantie van Air France-KLM en Delta. Vanaf deze datum zullen klanten van SAS, en in het bijzonder de 8 miljoen passagiers die lid zijn van SAS, mijlen kunnen sparen en gebruiken bij de 19 Skyteam-luchtvaartmaatschappijen en toegang hebben tot de Skyteam-luchthavenlounges.

Dit is het eerste concrete gevolg van de lopende overname van de Scandinavische luchtvaartmaatschappij door een consortium van investeerders onder leiding van Air France-KLM. De deal, waarbij Air France-KLM een eerste belang van 19,9% in SAS neemt, moet nog worden goedgekeurd door de Europese Commissie en de Amerikaanse autoriteiten. Maar de Scandinavische luchtvaartmaatschappij wilde niet wachten tot dit was afgerond voordat ze van alliantie veranderde.

(...)

Het hoofd van SAS maakte er echter geen geheim van dat **de integratie in Skyteam slechts de allereerste fase was in een breder project, met als doel om van de Scandinavische luchtvaartmaatschappij een volwaardig lid te maken van de virtuele trans-Atlantische joint venture die gevormd wordt door Air France-KLM en Delta.** "Dit is 's werelds eerste joint venture en wij willen er deel van uitmaken", benadrukte hij.

Met de sluiting van het Russische luchtruim voor Europese luchtvaartmaatschappijen, waardoor de Aziatische diensten twee tot drie uur langer duren, is **de Noord-Atlantische markt nog belangrijker geworden voor SAS.** De beste manier voor een middelgrote luchtvaartmaatschappij als SAS om te blijven

groeien op deze markt is om haar trans-Atlantische routes samen met Air France-KLM, Delta en Virgin Atlantic te exploiteren, door middel van gezamenlijke marketing en het delen van inkomsten en kosten.

(...)

De deal moet nog steeds groen licht krijgen van Brussel, dat voorwaarden zou kunnen stellen, zoals het onlangs heeft gedaan voor de overname van het Italiaanse ITA Airways door de Lufthansa-groep.

Bij SAS denken we dat **het lage niveau van het oorspronkelijke belang van Air France-KLM - 19,9% - de deal onder het spervuur van de Commissie zou moeten plaatsen**. Dit is waarschijnlijk de reden waarom Air France-KLM in de nabije toekomst niet hoger mikt, **hoewel de groep al heeft aangekondigd in een tweede fase meerderheidsaandeelhouder van SAS te willen worden**, zodra de periode van twee jaar waarin de overeenkomst voorziet, is verstreken.

In dit stadium blijven Air France-KLM en SAS echter concurrenten en kunnen zij geen wettelijke afspraken maken over tarieven of over de capaciteit van hun respectieve netwerken. Pas wanneer Air France-KLM een meerderheidsbelang in SAS heeft verworven, over twee jaar of langer, kan de tweede fase van de integratie beginnen, met een verzoek om antitrustimmunititeit bij de Amerikaanse autoriteiten. Hierdoor kan SAS eindelijk een volwaardig lid worden van de trans-Atlantische JV. De Scandinavische luchtvaartmaatschappij zal moeten afwachten.

***Mijn commentaar:** Air France KLM's voorgestelde investering in SAS, met een belang van 19,9%, is aanzienlijk kleiner dan Lufthansa's belang van 41% in ITA Airlines.*

SAS heeft er alle vertrouwen in dat de Europese Commissie dit project zal goedkeuren, althans in de eerste fase.

> **Lufthansa en twee andere luchtvaartmaatschappijen moeten miljard dollar terugbetalen na annuleringen op Covid-19**

(bron AFP) 4 juni 2024 - De rekening ziet er steil uit aan de andere kant van de Atlantische Oceaan. **Het Amerikaanse ministerie van transport (DoT) heeft drie luchtvaartmaatschappijen, waaronder de Duitse groep Lufthansa, opgedragen om bijna een miljard dollar terug te betalen aan passagiers voor annuleringen of ingrijpende wijzigingen van vluchten als gevolg van de Covid-19 pandemie.**

(...)

Lufthansa heeft ermee ingestemd om 775 miljoen dollar terug te betalen en een boete van 1,1 miljoen te betalen, terwijl haar Nederlandse concurrent KLM ermee heeft ingestemd om 113,3 miljoen dollar terug te betalen en ook een boete van 1,1 miljoen te betalen. Daarnaast heeft South African Airways ermee ingestemd om 15,2 miljoen dollar terug te betalen en een boete van 300.000 dollar te betalen.

Het ministerie kondigde op 24 april aan dat luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten nu onderworpen zijn aan strengere regels voor terugbetalingen en compensatie voor passagiers in het geval van annuleringen, wijzigingen of vertragingen van vluchten of verloren bagage. Het percentage geannuleerde vluchten bedroeg in 2023 in de Verenigde Staten minder dan 1,2%, het laagste niveau in meer dan tien jaar ondanks een recordaantal lijnvluchten.

(...)

Deze terugbetalingen moeten niet alleen automatisch gebeuren, maar **het ministerie heeft ook nauwkeurig gedefinieerd wat een "belangrijke wijziging" is:** een wijziging van de aankomst- of vertrektijd van meer dan drie uur voor een binnenlandse vlucht en meer dan zes uur voor een internationale vlucht; vertrek van of aankomst op een andere luchthaven; meer tussenlandingen; een lagere klasse dan de geboekte klasse, enzovoort.

Lufthansa verlaagt haar jaarlijkse doelstellingen

Vluchtannuleringen als gevolg van Covid in 2022 wogen vorig jaar al op de kosten van Lufthansa. Maar voor 2024 zijn het eerder spanningen in het Midden-Oosten en stakingen die een negatieve impact zullen hebben op de maatschappij. Europa's grootste luchtvaartgroep heeft zijn prognose voor de operationele winst al verlaagd naar €2,2 miljard, na een verlies van €849 miljoen in het eerste kwartaal.

Operationeel gezien leed

de groep - die naast Lufthansa Austrian, Swiss, Eurowing en Brussels

Airlines omvat - een "hoger dan verwacht verlies van januari tot maart als gevolg van diverse stakingen" door werknemers binnen de groep en bij partners. Deze stakingen hadden een negatieve impact op het resultaat van "ongeveer 350 miljoen euro", aldus het persbericht. De Groep verwacht dat het bedrijfsresultaat over het tweede kwartaal 100 miljoen euro lager zal zijn dan vorig jaar. Dit is te wijten aan de gevolgen van de loongeschillen die nu zijn opgelost, met name bij Lufthansa Airlines, een zwakke vraag naar boekingen op korte termijn en aanhoudende geschillen bij Austrian Airlines.

Niettemin zijn de boekingen over het algemeen "in lijn met de aanvankelijke verwachtingen, met name voor de zomervakantiemaanden, wat de vooruitzichten van de Groep voor de tweede helft van het jaar ondersteunt".

Mijn commentaar: Teruggave van eigendom betekent iets teruggeven aan de rechtmatige eigenaar, wat niet gelijk staat aan een boete.

De aan Lufthansa opgelegde boete vertegenwoordigt slechts een bescheiden 0,14% van het terug te betalen bedrag.

Door de terugbetaling aan de passagiers uit te stellen, profiteerde Lufthansa dus van een tijdelijke verbetering van haar cashflow tegen minimale kosten.

> Boeing presenteert zijn kwaliteitsverbeteringsplan aan de FAA

(bron Journal de l'Aviation) 3 juni 2024 - **Boeing heeft** een belangrijke stap gezet in het proces om het vertrouwen van de FAA terug te winnen. De vliegtuigbouwer **presenteerde op 30 mei zijn veiligheids- en kwaliteitsplan aan het agentschap** en beschreef daarin de maatregelen die zijn en worden genomen om de kwaliteit aan de assemblagelijnen duurzaam te herstellen. Op basis van de resultaten van audits die de FAA sinds het begin van het jaar heeft uitgevoerd, de aanbevelingen van haar groep van deskundigen en interne enquêtes op basis van feedback van haar werknemers, identificeert het plan vier soorten maatregelen die moeten worden genomen: meer investeren in de opleiding van werknemers, processen vereenvoudigen, defecten elimineren en de veiligheids- en kwaliteitscultuur versterken. **FAA Administrator**

Mike Whitaker **waarschuwde Boeing dat "de FAA ervoor zal zorgen dat [deze maatregelen] worden geïmplementeerd en dat de corrigerende maatregelen effectief zijn.** Dit is niet het einde van ons verscherpt toezicht op Boeing en haar leveranciers, maar het stelt wel een nieuwe norm voor hoe Boeing zaken doet." Hij zei dat **de verhoogde aanwezigheid van FAA-agenten op de productielijnen van Boeing en Spirit AeroSystems niet van plan was te stoppen en dat het productieplafond dat sinds het incident met Alaska Airlines op 5 januari aan het 737 MAX-programma was opgelegd, niet zou worden opgeheven totdat de overheidsinstantie tevreden was** (het is officieel 38 vliegtuigen per maand). Een deurplug van een 737-9 liet tijdens de vlucht los door het ontbreken van een aantal klinknagels, wat leidde tot drukverlaging in de cabine.

Het plan van Boeing omvat de introductie van zes nieuwe prestatie-indicatoren. De eerste meet het percentage werknemers dat geschikt wordt bevonden voor kerncompetenties. Een andere, genaamd Notice of escape, zal het aantal uren meten dat nodig is om niet-conform werk door de productiedivisie en leveranciers af te handelen, terwijl Rework hours per vliegtuig het aantal correctie-uren zal meten dat nodig is per vliegtuig op de eindassemblagelijijn. Tekorten bij leveranciers zullen de onderdelen met een tekort elke dag identificeren en tellen. Een indicator zal worden gebruikt om het onafgewerkte werk te evalueren dat de assemblagelijijn verlaat. Tenslotte zal de prestatie van Ticketing de kwaliteitsdefecten meten per vliegtuig dat voor aflevering wordt gecertificeerd.

Daarnaast zal **Boeing werknemers aanmoedigen om hun zegje te doen door het systeem te verbeteren waarmee ze problemen vertrouwelijk en anoniem kunnen melden.** De vliegtuigbouwer meldt een verzesvoudiging van het aantal meldingen in de eerste twee maanden van het jaar vergeleken met dezelfde periode vorig jaar. Het bedrijf is ook bezig met het implementeren van een systeem dat een veiligheidsrisicobeoordeling introduceert vóór elke verandering in de assemblagelijijnsectie en een resolutieplan, een maatregel die moet worden uitgebreid naar al zijn civiele programma's.

Ze kondigt ook aan dat haar teams het toezicht op haar Tier 1-leveranciers, met name Spirit AeroSystems en Daher, zullen opvoeren. Dit zou moeten worden herhaald voor Tier 2- en Tier 3-leveranciers, met de steun van Tier 1-leveranciers. Ook is er vooruitgang geboekt bij het controleren van de conformiteit van het productiesysteem, met name op het gebied van FOD-controles, gereedschappen, onderdelen en materialen, en naleving van werkinstructies.

Mijn commentaar: Boeing is verplicht om samen te werken met de FAA en precieze, gekwantificeerde resultaten te leveren.

Van haar kant neemt de FAA haar rol als toezichthouder volledig op zich.

Eindelijk, ben ik geneigd te zeggen.

> **Luchtvaartmaatschappijen op koers voor recordjaar**

(bron Le Figaro) 3 juni 2024 - De herstelperiode zal vier jaar hebben geduurd. Nauwelijks. Lege luchthavens, maatschappijen die verliezen leden en regeringen om hulp vroegen, zoals Air France-KLM en Lufthansa om er maar een paar te noemen in Europa: de Covid-pandemie heeft het luchtvervoer op de knieën gedwongen. Erger nog, sommigen dachten destijds dat het verkeer nooit meer zou terugkeren naar het niveau van voor de Covid-pandemie, met name door de ontwikkeling van videoconferenties tussen bedrijven. Sommigen dachten ook dat de flygskam of "schande van het vliegen" zou groeien in een post-pandemische wereld die geacht werd ecologisch bewuster te zijn.

De realiteit heeft de bangmakers gelogenstraft. Vandaag **zijn de luchtvaartmaatschappijen zo opgefokt dat ze verwachten dat ze in 2024 het aantal passagiers dat in 2019 werd vervoerd, zullen overtreffen: 4,96 miljard dit jaar**, tegenover 4,54 miljard vijf jaar geleden, volgens voorspellingen van de International Air Transport Association (IATA), die 320 luchtvaartmaatschappijen groepeerd die 83% van het wereldwijde verkeer vertegenwoordigen. De schatting is zelfs naar boven bijgesteld vergeleken met de voorspellingen van december vorig jaar.

(...)

"Voor

2024 voorspellen we recordinkomsten van bijna 1.000 miljard dollar. **De uitgaven zullen echter ook een recordniveau van 936 miljard dollar bereiken. De nettowinst zal 30,5 miljard dollar bedragen. Dit is helaas geen record** en vertegenwoordigt een nettomarge van iets meer dan 3%. Maar gezien de situatie waarin we ons een paar jaar geleden bevonden, is dit een prestatie van formaat", zei Willie Walsh, het voormalige hoofd van British Airways die in 2021 de leiding van IATA op zich heeft genomen. De door IATA berekende verliezen bedragen 183 miljard dollar tussen 2020 en 2022.

Vóór de Covid-pandemie waren de winsten echter hoger dan ze naar verwachting in

2024 zullen zijn: 33,8 miljard dollar in 2018, 38 miljard in 2017. Ondanks de inspanningen van de maatschappijen om hun kosten te drukken - met 34% in tien jaar - **blijft**

de **winst per passagier - 6,14 dollar - bescheiden**. "De prijs van een koffie in de hotelbar", wijst Walsh erop. Die was 7,76 dollar in 2018.

Volgens hem ligt de fout grotendeels bij overheden, IATA's stokpaardjes.

Regeringen die graag naar onze sector kijken voor nieuwe belastinginkomsten, moeten begrijpen dat onze marges dun zijn en dat we zelden onze kapitaalkosten verdienen", zegt Walsh. Desondanks verdienen we het om het harde werk te vieren dat onze industrie van de rand van de afgrond heeft gered, maar we moeten ook erkennen dat we gevangen blijven tussen een hevig concurrerende downstream omgeving en het gebrek aan concurrentie van de oligopolistische upstream toeleveringsketen. Daar komt nog lastige regelgeving bij. Terwijl **wetenschappers van het IPCC een vermindering van het verkeer aanbevelen** om de doelstelling van nul koolstofuitstoot van het luchtvervoer tegen 2050 te bereiken, houdt de **directeur-generaal van de IATA vol dat het niet nodig zal zijn om deze groei te verminderen. De investeringen die de komende jaren nodig zijn, zullen echter kolossaal zijn**. Om "nul netto emissies" van CO2 te bereiken zet IATA 65% in op duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), die twee tot drie keer meer kosten dan paraffine. De rest van de reducties zal worden bereikt door nieuwe technologieën, waaronder vliegtuigen die op waterstof rijden, geoptimaliseerde operaties op de grond en in de lucht, en koolstofcompensaties. "De verwachte verdrievoudiging van de SAF-productie in 2024 ten opzichte van 2023 is bemoedigend", zegt Willie Walsh. Deze keer rekent **de organisatie op de steun van regeringen om toeleveringsketens voor grondstoffen op te zetten, betrokken te raken bij productietechnologieën**, enzovoort. Door alle mogelijke politieke maatregelen te combineren, kunnen we voldoende hoeveelheden SAF produceren", benadrukt de IATA-directeur.

Zullen de inspanningen van

het ene continent op het andere worden afgestemd om de luchtvaart koolstofvrij te maken, zoals beloofd? Eén ding is zeker: het geografische panorama van de sector zal blijven veranderen. Volgens schattingen van de IATA zullen er **tegen 2043 4 miljard extra passagiers** bijkomen ten opzichte van de 5 miljard die in 2024 worden verwacht. **Noord-Amerika en Europa zullen naar verwachting langzaam afnemen, terwijl Azië-Pacific, dat al op de eerste plaats staat, deze twee continenten met een ruime marge zal inhalen en in 2043 goed zal zijn voor 46% van het marktaandeel, tegenover 34,1% in 2023.**

Je hoeft alleen maar te kijken naar de grootste orders die een aantal luchtvaartmaatschappijen of aandeelhouderstaten de afgelopen maanden hebben geplaatst om hun groeiambities te peilen.

(...) De Indiase lagekostenmaatschappij IndiGo (...) plaatste vorig jaar een order voor 500 A320 neo-toestellen. In april vorig jaar plaatste (...) 30 A350-900's, (...).

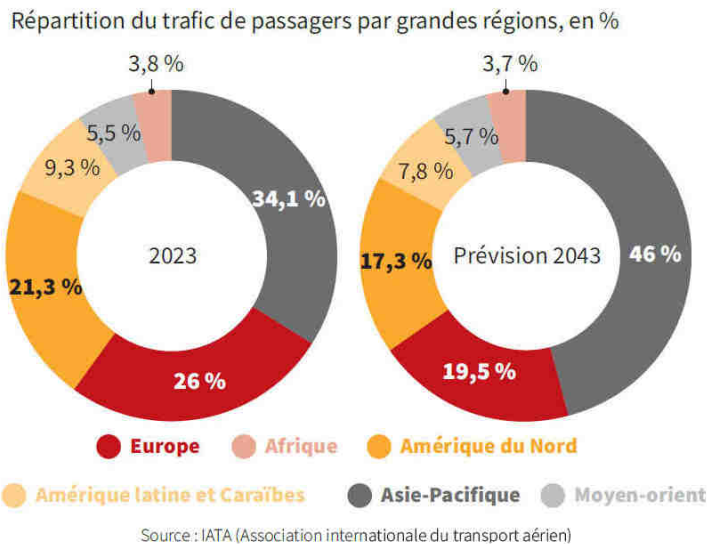
Turkish Airlines heeft 220 Airbus-toestellen toegevoegd aan haar al volle

orderportefeuille (...) waardoor haar vloot van 435 naar 810 toestellen is gestegen.

(...)

Saudia Airlines heeft 105 A320 neo besteld. Eerder had het staatsinvesteringsfonds van het land 78 Boeing 787's besteld

(...)



Mijn commentaar: Ondanks een groeiend bewustzijn van de milieu-impact van vliegereizen en de "schaamte van het vliegen", is de vraag naar vliegereizen en de vooruitzichten voor groei nog nooit zo groot geweest.

De strategieën voor verkeersontwikkeling verschillen echter aanzienlijk van het ene geografische gebied tot het andere.

De Europese (en Amerikaanse) markten zijn al relatief volgegroeid en bieden weinig ruimte voor groei.

Als gevolg hiervan heeft nationaal of Europees beleid gericht op het heffen van belastingen, het matigen van het verkeer of het bevorderen van soberheid een zeer negatieve invloed op luchtvaartmaatschappijen op ons continent, dat al sterk gereguleerd is.

Bonusartikel

> Waterstof: de grote desillusie?

(bron La Tribune) 29 mei 2024 - 24 februari 2022. Russische tanks steken de Oekraïense grens over en ontketenen een oorlog tussen Moskou en Kiev. De

Europese Commissie is verrast en vraagt zich af hoe ze de ongeveer 155 kubieke gigameters (Gm³) gas die Rusland aan het oude continent levert, kan vervangen als Vladimir Poetin de kraan dichtdraait.

Om een oplossing te vinden, vroeg ze haar adviseurs om een strategisch plan op te stellen in... acht dagen. Ze kwamen met een lapmiddel: waarom niet een groot deel van dit gas vervangen door koolstofarme waterstof, verkregen uit "groene" elektriciteit? "In de haast hebben ze gewoon de te vinden gasvolumes omgerekend door het equivalent volume in waterstof", legt een ingelichte bron uit aan La Tribune. Volgens

de REPowerEU-routekaart

betekent dit dat er tussen nu en het einde van het decennium elk jaar 20 miljoen ton moet worden ontwikkeld, waarvan de helft zou worden geïmporteerd. Een "vergissing", geeft de kabinetschef van Frans Timmermans, toen vicevoorzitter van de Europese Commissie, vandaag achter de schermen toe.

Twee jaar later lijken deze ambities al te zijn vervaagd. Begin 2024 voorspelde een studie van de Franse Commissie voor Atoomenergie en Alternatieve Energie (CEA) een verbruik van slechts 2,5 miljoen ton koolstofvrije waterstof per jaar tegen 2030. "Er was sprake van groothedswaanzin, maar we realiseren ons nu dat deze molecule niet alle gas zal vervangen, verre van dat", zegt een senior manager van een bedrijf dat in waterstof heeft geïnvesteerd. "We negeerden natuurkundige principes; de soufflé moest op een gegeven moment wel weer vallen", voegt Ludovic Leroy, bedrijfsingenieur bij IFP Énergies nouvelles, eraan toe.

Doelstellingen naar beneden bijgesteld

In feite lijkt de huidige periode er een te zijn van een plotselinge terugkeer naar de realiteit... of zelfs een vorm van ontgoocheling? In een rapport dat in januari werd gepubliceerd, wees het Internationaal Energieagentschap (IEA) erop dat van de 360 gigawatt (GW) die tussen nu en 2030 is aangekondigd, slechts 12 GW in aanbouw is of een definitief investeringsbesluit heeft bereikt. Vorig jaar werden 1400 projecten aangekondigd, waarvan 10% is vastgelegd. Dit cijfer steeg lichtjes in de tweede helft van het jaar, maar blijft "te laag", klaagt Pierre-Etienne Franc, directeur van Hy24, de beheerder van 's werelds grootste fonds gewijd aan koolstofarme waterstofinfrastructuur.

Bovendien heeft het IEA zijn prognoses naar beneden bijgesteld: volgens de organisatie zal tegen het einde van 2028

45 GW aan nieuwe groene waterstofproductiecapaciteit operationeel zijn, slechts 7% van wat in eerdere prognoses werd voorspeld! De reden: een "gebrek aan kopers", onder andere gekoppeld aan "onzekerheden over de ontwikkeling van een internationale markt voor groene waterstof" en "de impact van stijgende prijzen op de productiekosten".

Zelfs in de Verenigde Staten is

het beroemde investeringsplan van de Inflation Reduction Act (IRA), dat de interesse van veel fabrikanten had gewekt door subsidies van 3 dollar per kilogram waterstof te beloven, nog steeds niet goedgekeurd. En op het oude continent lopen elektrolyserinstallaties (machines die waterstof uit water halen met behulp van

elektrische stroom) nog steeds achter: Europa heeft ongeveer 300 MW aan capaciteit - waaronder 30 MW in Frankrijk - nog ver verwijderd van de doelstelling van 6.500 MW tegen 2030 die in de nationale strategie is vastgelegd.

"Er was een beetje een hausse, maar dat is een klassiek fenomeen voor een nieuwe technologie. Er werd verwacht dat waterstof in 10 jaar zou doen wat vloeibaar aardgas in 50 jaar heeft gedaan en wat hernieuwbare energie in bijna 35 jaar zal opleveren. We hebben te optimistische schattingen gezien en nu zien we nieuwe negatieve prognoses; de waarheid zal ergens daar tussenin liggen", zegt Pierre-Etienne Franc.

In Duitsland, waar de regering de deugden van deze molecule aanprijst, gebeurt ook het onverwachte. Afgelopen zomer kondigde de regerende coalitie de bouw aan van 15 GW aan gasgestookte energiecentrales die tegen 2035 zouden overschakelen op "groene" waterstof om koolstofarme elektriciteit te produceren, maar onlangs werd de deadline voor de omschakeling uitgesteld tot 2037. Op woensdag kondigde

het energiebedrijf RWE aan dat het gebruik zou maken van de aanbesteding van de regering om een gasgestookte elektriciteitscentrale te bouwen die in zijn huidige vorm met maximaal 50% waterstof kan werken. Dit betekent een vermindering van de CO₂-uitstoot van ongeveer 20% vergeleken met 100% fossiel gas, volgens berekeningen van apparatuurfabrikant General Electric Vernova (zie pagina 6).

En gasturbines, die niet zo "waterstofklaar" zijn als was beloofd, zijn niet de enige die problemen ondervinden: stroomopwaarts ondervinden fabrikanten van elektrolyzers, die verondersteld worden de beroemde molecule te ontwikkelen, ook technische problemen bij het

opschalen ervan. "De betrouwbaarheid van de apparatuur is een groot probleem.

Fabrikanten dromen van snelle projecten van tientallen of zelfs honderden megawatts (MW), maar de realiteit op het terrein haalt hen in", zegt een expert uit de sector. Een van de belangrijkste redenen hiervoor is de moeilijkheid om het intermitterende karakter te beheren van de hernieuwbare energiebronnen die elektriciteit produceren om deze machines aan te drijven.

"De variabiliteit van wind- en zonne-energie betekent dat componenten sneller verouderen dan verwacht. We zien ook dat vloeistoffen zich anders gedragen dan wat we op kleine schaal zagen, evenals onverwachte stroomdichtheden, het ontstaan van hotspots en schade aan membranen", zegt Ludovic Leroy. Als gevolg hiervan worden een aantal fabrikanten van apparatuur steeds voorzichtiger met het geven van hoge prestatiegaranties. Daar komt nog bij dat de meeste machines die momenteel gebouwd of getest worden niet meer dan 100 tot 200 MW produceren - een veel hoger vermogen dan de elektrolyzers van een paar megawatt die tot nu toe ontwikkeld zijn, maar nog steeds lang niet voldoende om de doelstellingen te halen.

"Tot nu toe zijn we heel erg de huisnijverheid ingegaan. En het moet gezegd worden dat leveranciers niet in staat zijn om te leveren in termen van kwantiteit en kwaliteit. ThyssenKrupp heeft het moeilijk, net als McPhy", vertelde een senior manager van een grote Franse groep enkele weken geleden aan La Tribune.

Prijzen nog steeds erg hoog

Tegelijkertijd is "groene" waterstof nog steeds erg duur, wat veel kopers huiverig maakt. De resultaten van een aanbesteding die eind 2023 door de Europese Commissie werd uitgeschreven, getuigen hiervan: de zeven winnaars die werden uitgekozen om de beroemde molecule te produceren, hebben productiekosten die variëren van 5 tot 13 euro per kilogram... tegenover slechts 1,50 tot 2 euro voor "grijze" waterstof, geproduceerd op basis van aardgas.

"De geselecteerde projecten worden verondersteld de beste bidders te zijn, maar de Polen bieden 13 euro per kilogram en de Fransen 12 euro - het is een erg dure regeling! De Spanjaarden en de Zweden zijn beter, met 5 euro per kg, maar dat is nog steeds te duur voor een koper," benadrukt Pierre-Etienne Franc.

Aangezien 1 kilogram waterstof 33,3 kWh bevat, komt dat neer op 150 euro/MWh. Ter

vergelijking: aardgas kost 7,3 euro/MWh in de Verenigde Staten en ongeveer 30 euro/MWh in Europa, merkte de Financial Times onlangs op. "Sommige analisten en projectontwikkelaars beloven van alles en nog wat, zoals de doelstelling van 1 dollar per kg in de Verenigde Staten tegen het einde van het decennium. Dat is volstrekt onrealistisch", zegt een belanghebbende die om anonimiteit vroeg.

Op weg naar bezuinigingen?

In Frankrijk vrezen verschillende belanghebbenden dat de regering eindelijk zal terugkrabbelen op haar steun voor waterstof geproduceerd door elektrolyse. In augustus 2023 kondigde de regering aan €4 miljard aan subsidies vrij te maken in de vorm van publiek-private contracten om de ontwikkeling van projecten te ondersteunen. Maar bijna een jaar later "is er nog steeds niets", zegt Pierre-Etienne Franc. "Ik vermoed dat Frankrijk, op zoek naar besparingen, overweegt om op de rem te gaan staan. Maar nu is niet het moment", vervolgt hij.

Bij navraag had het kantoor van de minister van Industrie en Energie, Roland Lescure, geen commentaar. Hij wees er alleen op dat de waterstofstrategie "in de zomer" onthuld zou worden en dat deze publiek-private contracten "er deel van uit zullen maken". Het valt nog te bezien hoeveel, in welke vorm, en vooral of "blauwe" waterstof, verkregen uit fossiel gas maar met CO₂-afvang, er ook bij betrokken zal zijn.

Mijn commentaar: Er zijn momenteel verschillende industriële methodes om duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) te produceren, elk met behulp van specifieke technologieën en een verscheidenheid aan grondstoffen.

Dit zijn de belangrijkste methoden die worden gebruikt:

Hydroprocessed Esters and Fatty Acids (HEFA):

Grondstoffen: Plantaardige oliën, dierlijke vetten, gebruikte bakoliën.

Proces: Grondstoffen worden gehydrogeneerd om onzuiverheden te verwijderen en dubbele bindingen te verzadigen, waardoor paraffinische koolwaterstoffen ontstaan. Deze koolwaterstoffen worden vervolgens geïsomereerd om een brandstof van luchtvaartkwaliteit te produceren.

Voordelen: gevestigde technologie, compatibel met de huidige raffinage-infrastructuur en brandstofdistributiesystemen.

Fischer-Tropsch (FT):

Grondstof: Biomassa, vast afval, syngas uit de vergassing van grondstoffen zoals steenkool, aardgas of biomassa.

Proces: vergassing produceert syngas (een mengsel van CO en H₂), dat vervolgens katalytisch wordt omgezet in vloeibare koolwaterstoffen en wordt geraffineerd tot vliegtuigbrandstof.

Voordelen: Flexibiliteit in grondstoffen, kan brandstof van hoge kwaliteit produceren met goede emissieprestaties.

Alcohol-naar-Jet (ATJ):

Grondstoffen: suikers, lignocellulose (houtachtige biomassa), andere fermenteerbare biomassa.

Proces: de grondstoffen worden gefermenteerd om alcoholen te produceren (zoals ethanol of butanol), die vervolgens worden gedehydrateerd en geoligomereerd om koolwaterstoffen te produceren die voldoen aan de specificaties voor vliegtuigbrandstof.

Voordelen: Maakt gebruik van goed gecontroleerde fermentatietechnologieën en kan non-food grondstoffen gebruiken.

Alle drie de methoden hebben te maken met dezelfde moeilijkheden:

Ten eerste hebben ze voldoende grondstoffen nodig die niet concurreren met voedsel.

Ten tweede: voldoende hernieuwbare energie hebben om de benodigde brandstof te produceren.

U zult merken dat het gebruik van waterstof daar niet bij hoort. In mijn [brief 932](#) schatte Carsten Spohr, CEO van Lufthansa, dat het de helft van de Duitse elektriciteit zou kosten om de vloot van de Duitse luchtvaartmaatschappij te voorzien van synthetische brandstoffen gemaakt van waterstof.

Er moet dus dringend worden geïnvesteerd in wetenschappelijk onderzoek om het rendement van de huidige processen aanzienlijk te verbeteren of om nieuwe, efficiëntere processen te vinden.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 7 juni op 10,450 euro. Het is deze

week vrijwel stabiel (-0,24%).

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 15,09 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 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:** Na schommelingen tussen €9,50 en €10 na de aankondiging van de jaarresultaten voor 2023, staat de koers van het aandeel Air France-KLM de afgelopen anderhalve maand regelmatig boven de €10. De resultaten over het eerste kwartaal hebben beleggers enigszins gerustgesteld.*

De resultaten over het eerste kwartaal hebben beleggers enigszins gerustgesteld.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$1 gedaald naar \$98. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 naar \$80 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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie 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](#).

11.590 mensen ontvangen dit persoverzicht live