



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 710, 1 juli 2019.

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,

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 gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> **Air France: overeenkomst in zicht bij Transavia, maar spanningen bij Hop!**

(bron Les Échos) 27 juni - (...) **De onderhandelingen over de toekomst van Transavia France, die eind mei van start zijn gegaan tussen de directie van Air France en de pilotenvereniging van SNPL AF, kunnen reeds volgende maand [juli] tot een overeenkomst leiden.** Dit zou de grens van 40 apparaten opheffen en de weg vrijmaken voor de ontwikkeling van deze goedkope activiteit, die de belangrijkste bron van groei is geworden voor de groep.

Volgens onze informatie zijn de **vertegenwoordigers van de piloten tevreden over hun belangrijkste eisen.** Zij hebben betrekking op de werkomstandigheden van de piloten van Air France op Transavia. Een aantal punten zou nog geregeld moeten worden, maar het is niet onmogelijk dat er op 4 juli een ontwerpakkoord ter stemming kan worden voorgelegd aan de AFF-raad van de SNPL, alvorens het eventueel per referendum aan de leden wordt voorgelegd.

Hoewel het idee van één enkel arbeidscontract tussen Air France en Transavia is uitgesloten, zullen de bij Transavia gedetacheerde piloten van Air France profiteren van geharmoniseerde vergoedingsvoorwaarden (tussen de Air France A320's en de Boeing 737's van Transavia) en gunstiger gebruiksregels, in het kader van een

"groepsovereenkomst" die beperkt is tot Air France en haar goedkope dochteronderneming.

De piloten zouden ook toezeggingen hebben gekregen met betrekking tot de toekomst van de hub van Air France op middellange afstand, door een verlenging tot 2030 van de garanties die in 2016 - en tot 2022 - in het kader van het gezamenlijke project van de Trust zijn verleend. Minimaal 110 middellangeafstandsvliegtuigen (nu Airbus A320 familievluchtvaartuigen) en 342.500 vluchten.

Een van de angsten van de piloten was inderdaad een kannibalisatie van Air France's middellangeafstandsvliegtuigen door Transavia. De CEO van Air France-KLM, **Benjamin Smith**, heeft echter **duidelijk aangegeven dat de ontwikkeling van Transavia France ook in de toekomst zal worden uitgevoerd op de intra-Europese vrijetijdsroutes vanuit Orly, Nantes en Lyon** (en eventueel een derde regionale basis), zonder dat dit gevolgen zal hebben voor de binnenlandse vluchten, die het prerogatief van Air France en haar dochteronderneming Hop zullen blijven. Evenmin **zal Transavia in de nabije toekomst goedkope langeafstandsvluchten lanceren** of een basis buiten Frankrijk openen.

Dit is genoeg om de piloten van Air France tevreden te stellen, maar niet die van Hop, die zich nog steeds zorgen maken over de toekomst van hun luchtvaartmaatschappij, die een groot tekort heeft na een mislukte fusie in 2016. Na het besluit om alle vluchten om te schakelen naar het merk en de vluchtnummers van Air France, vernam Hop-medewerkers vorige maand dat er een vrijwillig vertrekplan was gelanceerd om tot 465 posities voor grondpersoneel op provinciale luchthavens te schrappen en dat het aanbod in drie jaar tijd met 15% zou worden verminderd, met tien lijnen gesloten. Tegelijkertijd **zal de vloot van Hop, die drie jaar geleden ongeveer 100 vliegtuigen telde, toenemen van 60 naar 51 vliegtuigen**.

Als reactie op deze uitputting **eisen SNPL-vertegenwoordigers van Hop-piloten integratie in Air France**, zoals het geval was voor Air Inter, en meer recentelijk voor het cabinepersoneel van Joon. Zij werden echter geconfronteerd met een weigering om van het management te ontvangen, omdat zij de kosten van regionale vluchten niet wilden verhogen. **Wat hun Air France-collega's betreft, willen ze niet dat Hop-piloten hen voorbij zien komen op de anciënniteitslijst, waarvan het carrièreverloop afhangt**.

Hop-piloten die zich bij Air France willen aansluiten, hebben er zeker voor gezorgd dat een derde van de huren van het bedrijf voor hen gereserveerd is, evenals een relatieve ontspanning van de selectietests. Maar met de verplichting om hun carrière weer op te starten onderaan

de anciënniteitslijst. Dit is niet geschikt voor piloten die al 10 tot 20 jaar anciënniteit in Hop hebben, die zich geblokkeerd voelen in hun ontwikkeling en behandeld worden als "tweederangs" personeel. Als reactie op deze blokkeringsituatie **hebben de vertegenwoordigers van de Hop-piloten al een resolutie aangenomen die het indienen van een stakingsbericht op elk moment toestaat.** Een wapen dat tot nu toe in de schede is gebleven, waarbij de vakbond en het management blijkbaar zijn overeengekomen om de besprekingen in juli voort te zetten. Maar de dreiging van een werkonderbreking in de zomer is niet volledig uitgesloten.

***Mijn opmerking:** Volgens dit artikel zou over de toekomst van Transavia alleen onderhandeld worden tussen de directie van Air France en een pilotenbond van Air France. Deze informatie lijkt mij verrassend, omdat noch de Franse wetgeving, noch de grondwet dit toestaat. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om beperkingen op te leggen aan de economische en strategische ontwikkeling van dochterondernemingen met conventionele middelen.*

> Air France en KLM wisselen de resterende Dreamliner- en A350-bestellingen uit.

(bron Air Journal) 29 juni - **Air France en KLM blijven hun respectieve langeafstandsvloten optimaliseren** en wisselen de resterende orders voor de Boeing 787 en Airbus A350 onderling uit. De doelstelling: vlootbesparingen realiseren door harmonisatie en versnelde groei van vergelijkbare vliegtuigen voor beide bedrijven. De implementatie van de uitwisseling tussen luchtvaartmaatschappijen betekent dat in 2021-2023 de resterende 6 Boeing 787's die voor Air France zijn besteld, zullen worden overgedragen aan KLM en de 7 Airbus A350-900's die momenteel zijn besteld, zullen worden overgedragen aan Air France. **Air France exploiteert vandaag voor het eerst 9 Boeing 787-9 vliegtuigen in mei 2020.** Dat wil zeggen een vloot van 10 Boeing 787-9s. Daarnaast **ontvangt Air France in september 2019 haar eerste Airbus A350-900.** Naast de 7 A350-900's die in eerste instantie voor de KLM waren bedoeld, zijn er al 20 meer op bestelling, voor **een totaal van 28 A350-900's.** De Commissie is van mening dat de Commissie de mogelijkheid heeft om de kosten van de verkoop van de **A350-900's te verlagen.** **KLM** exploiteert momenteel 13 Boeing 787-9's en zal haar eerste Boeing 787-10 in juni 2019 ontvangen. Deze vloot **zal eind 2020 zijn uitgebreid tot 21 Boeing 787's, naast de 6 Boeing 787's die oorspronkelijk bestemd waren voor Air France, voor een totaal van**

27 Dreamliner-vliegtuigen. De opties voor de toekomstige ontwikkeling van de Air France-vloot binnen de Air France-KLM-groep worden momenteel onderzocht, in overleg met alle belanghebbenden. "Dit is de eerste stap naar harmonisatie en vereenvoudiging van de vloot van de Air France-KLM groep binnen de twee belangrijkste luchtvaartmaatschappijen", aldus Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM.

Mijn opmerking: Air France-KLM zet haar strategie van rationalisering en modernisering van de vloot van haar dochterondernemingen voort.

Na de officiële lancering van alle ATR's van HOP! afgelopen november kondigde de Frans-Nederlandse Groep op de Paris Air Show in Le Bourget aan 35 Embraer 195-E2 te hebben besteld voor KLM Cityhopper (15 boerderijen en 20 optioneel).

Voor de langeafstandsvloot zullen de toekomstige B787's aan KLM worden toegewezen, terwijl de toekomstige A350's allemaal naar Air France zullen gaan.

Andere ontwikkelingen in de korte- en langeafstandsvloten worden bestudeerd.

> Air France: Joon verdwijnt van de radarschermen

(bron: Air Journal) 27 juni - Zeventien maanden na de eerste vluchten vanaf de luchthaven Parijs-CDG, **verdwijnt Joon officieel uit de lucht** en worden alle 18 routes overgenomen door Air France. De laatste langeafstandsvluchten komen uit Fortaleza en Mumbai, terwijl op middellangeafstandsvluchten op woensdag de laatste vluchten naar Stockholm, Boedapest, Rome en tenslotte Praag waren. (...)

De nieuwe dochteronderneming, die in 2017 werd opgericht, werd door Air France ontworpen om "aan de verwachtingen van de nieuwe generaties passagiers te voldoen". Wij kijken ernaar uit u te ontmoeten: flexibiliteit, persoonlijke en op maat gemaakte ervaring. Joon is voor iedereen die een nieuwe reiservaring wil. **Het bedrijf dat langeafstandsvliegtuigen moest aanvallen, maakte namelijk gebruik van werknemers (piloten, monteurs, enz.) die onder het contract van Air France vielen. Alleen cabinepersoneel werd "tegen marktvoorwaarden" aangeworven, tegen een kostprijs die ongeveer 40% lager lag dan die van het moederbedrijf. Zij alleen al hadden de totale kosten van de dochteronderneming met 15% verlaagd.**

Maar toen **Benjamin Smith** eind november 2018 CEO werd van de Air France-KLM groep, "maakte hij duidelijk dat hij Joon's positionering of

identiteit niet begreep"; zijn strategie om de schaalvergroting voor Air France op te voeren, **tekende hij eind februari jl. via een overeenkomst met de stewards en de vakbonden van de stewards** en de reïntegratie van de 550 cabinepersoneelsleden in het moederbedrijf. Ondanks de "onmiskkenbaar positieve effecten van Joon, met name het opmerkelijke werk van de Joon-teams die het bedrijf lanceerden en in leven hielden", legde Air France uit dat het merk "moeilijk te begrijpen was voor klanten, werknemers, markten en investeerders" vanaf het begin; de veelheid aan merken "creëerde complexiteit en verzwakte helaas de kracht van het Air France merk".

***Mijn opmerking:** Joon's einde werd mogelijk gemaakt door het akkoord van de belangrijkste vakbonden van het cabinepersoneel van Air France. Zij kwamen overeen dat vanaf februari 2019 de arbeidsvoorwaarden van het cabinepersoneel binnen Air France zouden worden ingeperkt. Het cabinepersoneel van JOON zal als een van de eersten dit nieuwe systeem invoeren.*

> Lufthansa reorganiseert haar goedkope dochtermaatschappij in moeilijkheden

(bron Les Échos) 24 juni - Een week na een winstwaarschuwing die ertoe geleid heeft dat de Duitse **Lufthansa** maandag **een besparingsplan aankondigde om Eurowings, haar lagekostendochter die momenteel in het rood staat, tegen 2021 om te keren.**

De eerste Europese luchtvaartgroep, die de markten probeerde gerust te stellen ter gelegenheid van haar investerendag in Frankfurt, had aanvankelijk de bedoeling Eurowings dit jaar weer in evenwicht te brengen.

Eurowings heeft ook te lijden onder de hevige prijzenslag tegen Ryanair en Easyjet en de dure integratie van vliegtuigen en werknemers van de Duitse nummer twee Air Berlin, die failliet is gegaan.

(...) Eurowings moet dus op lange termijn een operationele marge bereiken van minstens 7% (tegenover -5,5% in 2018).

Om dit doel te bereiken **zal Lufthansa zich nu concentreren op haar kortereafstandsvluchten, waarbij de commerciële verantwoordelijkheid voor langeafstandsvluchten wordt overgelaten aan haar afdeling Network Airlines** (bestaande uit Lufthansa, Swiss en Austrian Airlines). "We zullen ons richten op onze kernmarkten waar we profiteren van hogere rendementen", aldus Thorsten Dirks, verwijzend naar Düsseldorf, Hamburg, Keulen en Stuttgart.

De Duitse reus stopt ook met de integratie van Eurowings en

Brussels Airlines, waarvoor hij in het najaar een herstelplan zal presenteren. Lufthansa's ambitie was om dit bedrijf, dat in 2016 werd overgenomen, om te vormen tot een goedkope onderneming op basis van het Eurowings-model.

Eurowings zal ook zijn zeer heterogene vloot, die uitsluitend uit A320's zal bestaan, beperkt blijven tot één Air Operator's Certificate in Duitsland, **vereenvoudigen** en het aantal door zijn teams gewerkte dagen verhogen. Om deze maatregelen uit te voeren, sluit de groep geen sociaal plan uit, maar is zij nog niet begonnen met besprekingen met de vakbonden over dit onderwerp.

Om de aandeelhouders tevreden te stellen, heeft Lufthansa, aangezien haar beurskoers sinds eind 2017 ongeveer gehalveerd is, ook een wijziging van haar dividendbeleid aangekondigd: de groep zal 20% tot 40% van haar gecorrigeerde winst uitkeren, tegen 10% tot 25% van haar aanvankelijke winst vóór rente en belastingen. (...)

***Mijn opmerking:** Lufthansa had grote ambities voor haar low-cost dochteronderneming Eurowings: integratie van Eurowings en Brussels Airlines, uitbreiding van het toepassingsgebied tot langeafstandsvluchten, opname van Air Berlin.*

De Duitse groep heeft vastgesteld dat deze strategie is mislukt en heeft zijn koers omgedraaid. De belangrijkste beslissing is het begraven van het langeafstands- en lagekostenproject van de luchtvaartmaatschappij, een segment dat niet in staat is zijn evenwicht te vinden.

> De SNPL-loodsenbond beschuldigt Ryanair ervan dat zij illegaal in Frankrijk actief is.

(bron: Ouest-Frankrijk met AFP) 27 juni - De **SNPL**, de vakbond van lijnpiloten, **heeft** op donderdag 27 juni **gevraagd dat Malta Air, een nieuwe dochteronderneming van Ryanair**, waarop de Ierse lagekostenmaatschappij haar activiteiten in Frankrijk zal overdragen, de **Franse wetgeving toepast, met name wat betreft de rusttijden**. In juni kondigde Ryanair aan dat zijn personeel op Franse bases contracten naar Frans recht zou krijgen. (...) Volgens de pilotenbond **" depuis Ryanair's locatie op de bases van Marseille en Bordeaux, (...) voldoen de vluchtschema's van de bemanningen van Ryanair bij lange na niet aan de eisen van de burgerluchtvaartcode**, ook al heeft het geen enkele stap ondernomen om een dérogatie te bekomen ". (...)

Ryanair keerde dit jaar terug naar Frankrijk, eerst naar Marseille, terwijl

het daar sinds 2011 geen basis meer had wegens juridische geschillen.

Mijn opmerking: ik steun alle maatregelen om eerlijke concurrentie in het luchtvervoer te waarborgen. Deze is er een van hen.

> China Zuidelijk China keert zich af van allianties

(bron Zakenreizen) 25 juni - **China Southern verliet SkyTeam aan het begin van het jaar en sindsdien doen geruchten de ronde dat het bedrijf waarschijnlijk zou toetreden tot de concurrerende oneworld-alliantie. Deze werden weggevaagd door het management van de Chinese luchtvaartmaatschappij.** (...) China Southern Airlines wil in de komende drie jaar 's werelds grootste luchtvaartmaatschappij worden, maar dit zal worden bereikt door middel van overeenkomsten tussen bedrijven, zoals die welke onlangs zijn gesloten met de emiraten voor code-sharing op de Canton-Dubai-route en met Finnair op de Canton-Helsinki-route. (...)

Volgens Wu Guoxiang, China's Senior Vice President for International and Corporate Relations, zou China Southern "misschien voor een paar jaar" onafhankelijk blijven. **"Over drie tot vijf jaar zijn we de grootste drager ter wereld....** We hebben de flexibiliteit nodig om samen te werken zoals we dat willen," zei de Vice President van China Southern. Het bedrijf is van plan om tegen 2021 een vloot van 1.000 vliegtuigen te hebben en zal naar verwachting tegen 2035 weer verdubbelen.

Mijn commentaar: Alles is mogelijk voor China Zuidelijk. Blijf uit de allianties, sluit je aan bij Star Alliance of Oneworld, of maak zelfs een vierde alliantie met Emirates. Alles zal afhangen van zijn vermogen om de komende jaren te groeien....

> Boeing 737 MAX: FAA signaleert een nieuwe storing op de MCAS.

(bron: Journal de l'Aviation) 27 juni - **Het nieuwe project van American Airlines om de vluchten van zijn Boeing 737 MAX-vliegtuigen in september te hervatten, dreigt in twijfel te worden getrokken.**

Hoewel de meeste waarnemers het erover eens zijn dat Boeing meer tijd nodig zal hebben om de vliegtuigen met één gang weer in gebruik te nemen, lijkt **de FAA** het met hen eens te zijn. Het Amerikaanse agentschap kondigde op 26 juni **aan dat het een "potentieel risico" aan het vliegtuig had vastgesteld**, waarvoor de vliegtuigfabrikant een oplossing zal moeten vinden.

Dit risico betreft opnieuw de MCAS, die de afgelopen maanden na de ongevallen met Lion Air en Ethiopian Airlines door de FAA en Boeing onder de aandacht is gebracht. Hoewel er geen details zijn gegeven

over het type storing, melden persbureaus dat **simulatortests vorige week een specifieke situatie aan het licht hebben gebracht waarin piloten moeite hadden om de controle over het vliegtuig terug te krijgen nadat de overtreksoftware was geactiveerd.**

Boeing wijst erop dat de softwareaanpassingen waaraan het al acht maanden werkt, geen rekening houden met deze specifieke situatie die door de FAA is vastgesteld. Een nieuwe deadline is daarom te verwachten in de 737 MAX terugkeer naar het serviceprogramma - volgens overheidsbronnen die door Reuters en AFP worden aangehaald, zal de eerste testvlucht van de gewijzigde vliegtuigen pas op 8 juli plaatsvinden.

De vliegtuigfabrikant, die al aan deze nieuwe patch werkte, stond erop dat hij de aangepaste 737 MAX niet voor FAA-certificering zou indienen totdat het absoluut zeker was dat de herinbedrijfname veilig zou zijn.

Mijn opmerking: Dit is weer een tegenslag voor de B737 Max van Boeing. Het zal pas in oktober in de Verenigde Staten weer in gebruik worden genomen.

Voor de andere landen zal het langer duren omdat de Europese en Chinese certificeringsautoriteiten, in tegenstelling tot de huidige praktijken in de sector, hebben aangegeven dat zij met hun eigen certificering zullen doorgaan.

De Belgische luchtruimregulator Skeyes heeft al aangekondigd dat de Boeing 737 MAX ten minste tot het einde van het jaar in België aan de grond zal worden gehouden.

> Hoe Airbus zich voorbereidt om tegen 2027 meer dan een derde van zijn personeelsbestand te vernieuwen

(bron Les Échos) 27 juni - **Meer dan 50.000 mensen worden de komende acht jaar gerekruteerd: dit is de uitdaging die Airbus moet aangaan.** Tegen 2027 zal de lucht- en ruimtevaart- en defensiegroep bijna 40% van zijn personeelsbestand moeten vernieuwen om de eind jaren negentig en begin 2000 aangeworven generatie te vervangen. Een periode waarin het aantal medewerkers met 50% is toegenomen. Naast deze demografische uitdaging is er nog een andere uitdaging. Net als alle andere industrieën die zich inzetten voor digitale verandering, moet de luchtvaart ook de knowhow van haar "metgezellen" ontwikkelen, de mensen recyclen van wie het beroep zal verdwijnen en nieuwe vaardigheden aantrekken. Dit alles in een algemene context van toenemende concurrentie tussen bedrijven op

bepaalde profielen.

(....) Om zich hierop voor te bereiden, **is Airbus begonnen met een ongekende** wereldwijde prognose van het personeelsbestand. **"We hadden een betrouwbaar beeld van de ontwikkelingen op twee of drie jaar, maar nu moeten we een duidelijke visie hebben op vijf of tien jaar**, wat niet eenvoudig is", legt de HR-directeur van Airbus uit. Hoewel het **relatief gemakkelijk is om de banen van de toekomst te identificeren, zoals cyberveiligheid, gegevensanalyse, kunstmatige intelligentie of robotica**, is het moeilijker om alle banen in verval te identificeren en nog moeilijker om het juiste moment te voorzien om zich voor te bereiden op reconversies. "

Om dit te bereiken, schiet de groep op alle cilinders.... Een nieuwe IT-tool zal Airbus-managers binnenkort in staat stellen om alle vaardigheden van de groep te leren kennen. Voor de medewerkers zal **een smartphone-applicatie het uiteindelijk mogelijk maken om de 136.000 Airbus-medewerkers voortdurend op de hoogte te houden van de interne mobiliteitsmogelijkheden**. (....)

Mobiliteit die ook een van de ambities van de werknemers is. "In 2007 bedroeg het interne mobiliteitspercentage bij Airbus 2%, tegenover 13% nu en waarschijnlijk 20% in 2 tot 3 jaar", zegt Thierry Baril. **Niet voldoen aan deze behoefte aan mobiliteit betekent dat u het risico neemt om de beste mensen te zien vertrekken, zelfs wanneer u Airbus heet**. "Tot nu toe is de omzet bij Airbus vrij laag geweest," vervolgt hij. In Frankrijk ligt het in de orde van grootte van 2 tot 3 procent, maar het neemt toe en in sommige zeer gewilde functies, zoals cyberveiligheid, is het meer als 10 procent.

> De Parijse luchthavens verhogen de gezichtsherkenning om wachtrijen te voorkomen.

(bron AFP) 27 juni - De **Parijse luchthavens hebben het aantal luchtsluizen voor gezichtsherkenning bijna verdrievoudigd, van 102 naar 37 afgelopen zomer, om wachtrijen bij de grenscontroles te vermijden** alvorens op vakantie te vertrekken, kondigde ADP Group donderdag aan.

In Parijs-Charles de Gaulle worden nu 80 Parafe-luchtsluizen (automatische snelle doorvoer aan de buitengrenzen) ingezet en 22 in Parijs-Orly.

De regering heeft een maximale wachttijd van 45 minuten bij aankomst voor internationale vluchten (buiten Europa) en 30 minuten voor Schengenvluchten als **doel gesteld**.

De zomer van 2018 had een "record" bereikt in termen van passagiersaantallen, met 20,6 miljoen passagiers die in juli en augustus

op de Parijse luchthavens werden verwelkomd. Sindsdien heeft ADP nieuwe infrastructuur aangeschaft om "een betere ontvangst van de passagiers" te garanderen. (...) De

Parijse luchthavens hadden in 2017 een moeilijke zomer achter de rug als gevolg van een verscherping van de controles die lange wachtrijen en frustratie bij de passagiers veroorzaakte.

Om "zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de behoeften van de reizigers, met name in de bagageruimten", heeft de Groep ADP ook 1.230 onthaalagenten ter beschikking gesteld.

Mijn opmerking: De zomer is de drukste tijd van het jaar voor het Franse luchtvervoer.

Dit is het kwartaal waarin Air France-KLM de beste resultaten boekte. Vandaar het belang voor de groep dat de Parijse luchthavens de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren die in de vorige zomers te wensen overliet....

Einde van het persoverzicht

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 1 juli 8.536 euro. Het is sterk gestegen met 11,15%.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,47 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 1 naar 65 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10114 mensen ontvangen deze persreview live