



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 724, 7 oktober 2019.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, of 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](#). 

> **Toelichting op Flash nr. 81: KLM is 100 jaar oud, in het Engels.**

***Mijn commentaar:** De Flash van gisteren is in het Engels gepubliceerd. Om het 100-jarig jubileum van KLM te vieren, is het uitsluitend samengesteld uit artikelen die in de Nederlandse pers zijn verschenen.*

Velen van u hebben me verteld dat u verbaasd bent dat u geen Franse versie vindt. Het bestond wel, maar ik heb het niet gemeld. U kunt het nog steeds raadplegen op mijn website via de link hierboven, onder het kopje "Als u deze pagina niet goed ziet".

*Met al mijn excuses voor het ongemak.
François Robardet*

De pers recensie van maandag....

> **Vervuiling: Air France zal 100% van de CO2-uitstoot van haar binnenlandse vluchten compenseren.**

(bron Le Parisien) 30 september - De *flygskam* beweging, gelanceerd in Zweden, die kan worden vertaald als de schande van het vliegen omdat het vervuult, verspreidt zich. Hoe kan de impact van het vliegtuig

op het milieu worden beperkt?

We hebben al veel maatregelen genomen om onze CO2-uitstoot te beperken. Ten eerste, de vernieuwing van 50% van onze vloot met nieuwe generatie vliegtuigen die tussen de 20% en 25% minder brandstof verbruiken. Daarnaast is er de **eco-piloot**, het beheer van de grondbewegingen van vliegtuigen met behulp van elektrische machines. **We hebben ook CO2-compensaties** op Europese vluchten in het kader van het ETS (Emissions Trading Scheme) en op internationale vluchten in het kader van het Corsia-programma (Carbon Offset and Reduction for International Aviation). Tussen 2011 en 2018 hebben we onze CO2-uitstoot al met 20% verminderd. Maar we willen verder gaan.

Wat bedoel je?

We willen onze ecologische voetafdruk verder verkleinen. **Vanaf 1 januari 2020 compenseren we 100% van de CO2-uitstoot van onze binnenlandse vluchten. Dit komt neer op 500 vluchten per dag. Air France doet dit op vrijwillige basis zonder daartoe te worden gedwongen.** Dit is een investering van een paar miljoen euro.

Op welke manier?

Welnu, **we zullen projecten financieren voor het planten van bomen, bosbescherming, energietransitie en behoud van biodiversiteit.** Dit kan bijvoorbeeld neerkomen op het planten van 70 miljoen bomen. We hebben ook besloten om volgend jaar januari alle eenmalige kunststoffen aan boord te elimineren. En vanaf oktober beginnen we met het sorteren en recyclen van afval, zoals we dat thuis ook doen.

Is uw verkeer afgenomen door de flygskam?

De Zweden zeggen dat ze een daling van het aantal mensen dat op hun binnenlandse vluchten vliegt, hebben gezien. Bij Air France hebben we niet genoeg kennis achteraf om dat te weten. Onze klanten praten echter met ons. Ik heb twee tieners thuis en ik kan u zeggen dat de discussies aan tafel zeer intensief zijn over de verplichtingen die onze generatie moet aangaan om ervoor te zorgen dat onze kinderen en kleinkinderen ook op de lange termijn kunnen reizen door middel van duurzaam luchtvervoer. We moeten een luchtvaartindustrie opbouwen waar we trots op zijn en die niet tegen de planeet ingaat.

De regering wil al in 2020 een ecotaks invoeren, variërend van 1,50 euro in de busklasse tot 18 euro in business class op vluchten vanuit Frankrijk. Wat zal het wegen voor Air France?

Het zal 60 miljoen euro per jaar vertegenwoordigen, bovenop alle

eerdere belastingen. Het zal het wegvervoer financieren, dat verantwoordelijk is voor 15 procent van de CO₂ -uitstoot wereldwijd, tegenover 2 tot 3 procent voor het luchtvervoer en het spoorvervoer, die al zwaar gesubsidieerd worden. Deze belasting is onzin. **Wij zijn niet tegen de ecotax, maar tegen het gebruik ervan. Het zou een goede zaak zijn als het mogelijk zou zijn om onderzoek aan vliegtuigen te financieren of om een biobrandstoffensector te creëren.**

Betekent dit dat de prijs van de tickets zal stijgen?

We zullen de ecotaks niet kunnen doorberekenen omdat onze klanten niet bereid zijn meer te betalen. Op een Paris-Nice voor 93 euro, heeft u al 53% belasting. De klant kijkt naar de uiteindelijke prijs. Hij denkt niet dat ik een burgerdaad zal doen door deze belasting te betalen. (...)

Blijft u snijden in uw thuisnetwerk dat problemen ondervindt?

Dat is niet onze wens. Het merk Air France moet zeer actief blijven in Frankrijk, waar we een aandeel van 65% in de luchtvaartmarkt hebben. Vorig jaar verloor het binnenlandse netwerk echter 190 miljoen euro. Tussen 2018 en 2021 zullen we onze capaciteit met 15 procent hebben verminderd, vooral op de dwarslijnen, omdat we daar het meeste geld verloren hebben.

Is het niet de toekomst om deze lijnen over te dragen aan uw goedkope dochteronderneming Transavia?

Dat is niet onze prioriteit. **Ons doel is om Transavia te ontwikkelen vanuit onze vertrekhaven in Parijs, Nantes en Lyon naar Europese vrijetijdsbestemmingen.** Daarom hebben we met de piloten een overeenkomst gesloten die het aantal vliegtuigen van Transavia beperkt. (...)

Mijn opmerking: door als eerste luchtvaartmaatschappij al in 2020 de CO₂ -uitstoot van haar binnenlandse vluchten te compenseren, toont Air France grote ambitie.

Om de doeltreffendheid van de acties te waarborgen, zullen de controles door onafhankelijke organisaties worden uitgevoerd. Zij zullen er met name voor zorgen dat:

- . de geselecteerde projecten snel de verwachte resultaten opleveren,*
- . dat hun doeltreffendheid duurzaam is,*
- . dat ze niet schadelijk zijn voor het milieu,*
- . indien nodig, dat ze bijdragen tot de ontwikkeling van de landen waar ze worden uitgevoerd.*

Dit programma sluit aan bij de maatregelen die Air France al jaren neemt om haar CO2-uitstoot te verminderen. Opgemerkt moet worden dat het bedrijf tussen 2005 en 2018 zijn netto-emissies al met 7% heeft verminderd.

> Voor Frankrijk kan Nederland geen aandeelhouder zijn van Air France-KLM en KLM.

(bron: La Tribune) 4 oktober - De **onderhandelingen tussen Frankrijk en Nederland om een nieuwe groepsorganisatie op basis van consensus vast te stellen**, zijn in maart van start gegaan na de plotselinge overname door de Nederlandse staat van het belang van Air France-KLM in de Franse staat (14%). Ter herinnering: de werkgroep onder voorzitterschap van Martin Vial, de directeur van het Agentschap voor Overheidsparticipatie, zou volgens de oorspronkelijke planning eind juni haar conclusies presenteren.

Veel punten van verschil blijven onopgelost, met name het gewicht van de Nederlandse staat binnen de groep, dat nu groter is dan dat van de Franse staat. Tot nu toe was de Franse staat aanwezig in de hoofdstad van Air France-KLM, maar niet in de hoofdstad van Air France, terwijl de Nederlandse staat niet aanwezig was in de hoofdstad van Air France-KLM maar in de hoofdstad van KLM. Met twee Bataafse stichtingen bezit de Nederlandse staat zelfs een meerderheid van het kapitaal van KLM. Sinds de staatsgreep is de Nederlandse staat dus aandeelhouder van zowel de groep als haar Nederlandse dochteronderneming, terwijl Frankrijk slechts aandeelhouder is van Air France-KLM.

"De discussie met de Nederlandse Staat betreft de verduidelijking van de positie van KLM in de groep. Wij willen een normalisering van de kapitaalstructuur", verklaarde Martin Vial, de Staatscommissaris voor investeringen, aanstaande vrijdag aan een aantal journalisten en herinnerde hen eraan dat "**de Nederlandse staat zowel aandeelhouder is van Air France-KLM als KLM**", terwijl de Franse staat niet langer in de hoofdstad van Air France is.

"Wanneer u een aandeelhouder heeft die zowel aan de top (moedermaatschappij aandeelhouder, NDLR) als aan de onderkant (in een dochteronderneming, NDLR) staat, betekent dit dat u uw dochteronderneming niet volledig autonoom kunt besturen, omdat uw aandeelhouder in top governance invloed heeft op de werking van de bodem. Dit verstoort het normale beheer van een groep," legde hij uit.

Voor hem moet de Nederlandse staat kiezen: eigenaar zijn van Air France-KLM of KLM. (...)

> **KLM kent aanzienlijke salarisverhogingen toe aan haar medewerkers**

(bron Les Échos) 2 oktober - Sociale rust is terug bij KLM. Na drie stakingen door het grondpersoneel, die resulteerden in de annulering van bijna 100 vluchten, **heeft de Nederlandse luchtvaartmaatschappij**, een dochteronderneming van de Air France-KLM-groep, **onlangs een meerjarig sociaal akkoord ondertekend** dat een einde maakt aan de turbulentie van de afgelopen weken.

Deze

veelzijdige **cao, die vijf maanden onderhandelen met acht vakbonden vereiste, omvat voornamelijk loonsverhogingen voor alle werknemers.** "De onderhandelingen hebben geresulteerd in stappen voorwaarts door beide partijen. Het resultaat is een aanzienlijke salarisverhoging en tegelijkertijd een rustige en duidelijke omgeving met maatregelen die de werknemers ten goede komen", aldus KLM in een verklaring.

In detail, piloten en cabinepersoneel krijgen de komende twee jaar een salarisverhoging van 7%, zonder enige herziening van hun winstdeling. De circa 14.000 werknemers die op het terrein werkzaam zijn, zullen in de komende periode profiteren van een loonsverhoging van 8,5%, maar hun winstdeling zal worden verminderd.

Daarnaast bevat de CAO nieuwe maatregelen op het gebied van arbeidsomstandigheden, waaronder flexibelere werkroosters. Als reactie op de overbelasting van het grondpersoneel is KLM van plan om 80 nieuwe posten te creëren, inclusief bagageafhandelaars. Als reactie op de bezorgdheid van de vakbonden over de verspreiding van onzekere werkgelegenheid binnen het bedrijf, zullen de meeste vakbonden een arbeidscontract voor vijf jaar hebben. (...)

Mijn opmerking: De onderhandelingen over de vernieuwing van de CAO bij de KLM zijn buitengewoon lang geduurd.

Ze begonnen kort nadat de Nederlandse vakbondsorganisaties van het bedrijf de vernieuwing van hun CEO aan het hoofd van hun bedrijf steunden. Ze eindigden een paar dagen voor de viering van het honderdjarig bestaan van de KLM.

De onderhandelingen over de vernieuwing van de collectieve collectie

bij KLM zijn onderworpen aan een proces dat vergelijkbaar is met de verplichte jaarlijkse onderhandelingen (NAO) in Frankrijk. Ter herinnering, in Frankrijk zijn deze jaarlijkse onderhandelingen gegroepeerd in drie hoofdthema's:

- . beloning, arbeidstijd en het delen van de toegevoegde waarde;*
- . professionele gelijkheid en levenskwaliteit op het werk;*
- . werk- en loopbaanbeheer.*

> Nathalie Stubler (Transavia): "we willen deel 3 van onze geschiedenis schrijven".

(bron TourMaG) 1 oktober - Na het verwelkomen van 15,8 miljoen passagiers in 2018 (+7,1%), **zal Transavia ook dit jaar weer een bemoedigende groei laten zien.**

"Het was een geweldige zomer", zegt Nathalie Stubler, CEO van de low-cost dochteronderneming van Air France-KLM, vanaf de IFTM Top Résa-stand, die op dinsdag 1 oktober in Parijs werd geopend.

In de periode van januari tot augustus 2019 boekte Transavia een totale groei van 10%, met een toename van het aantal vervoerde passagiers en een hogere bezettingsgraad. Alleen de punctualiteit mag doorbuigen. (...)

Zou een verstoring van het ontwikkelingsprogramma in de provincies te verwachten zijn?

"Helemaal niet," antwoordde de directie. **"Nantes blijft een prioriteit en het** verkeer is het afgelopen jaar met 50% toegenomen, waarbij de vullingsgraad stabiel is gebleven en de prijsdruk zich heeft gestabiliseerd. Het is nog steeds een zeer interessante markt voor ons", zegt **Nathalie Stubler**, die eraan toevoegt dat **Transavia zich "op lange termijn" wilde vestigen.**

Vooraf omdat de leden van de SNPL Transavia, na hun collega's van Air France, net voor de **ontwikkelingsovereenkomst voor de lagekostendochter van de Air France-KLM-groep** hebben gestemd.

De overeenkomst **is nu definitief ondertekend en het bedrijf zal na een verdeling tot 14 en vervolgens 40 vliegtuigen onbepikt kunnen uitbreiden.**

"Dit is een zeer belangrijke stap in de geschiedenis van ons bedrijf", zegt Nicolas Hénin. Na zich te hebben gericht op het duidelijk uitleggen van haar projecten aan haar vakbonden, heeft de directie nu het

gevoel dat ze het groene licht heeft om "deel 3 van onze geschiedenis" te schrijven, zegt Nathalie Stubler, die het over een zeer "spannend" moment heeft.

De doelstelling om tegen 2020 40 vliegtuigen te bereiken, kan dus worden bereikt. (...)

Mijn opmerking: Transavia France, vaak omschreven als de nugget van de Air France-groep, kan nu een vreedzamere toekomst tegemoet gaan.

Het enige nadeel is de onzekerheid over de herinbedrijfname van de Boeing 737 Max. Zolang deze gegrond blijft, zullen er weinig mogelijkheden zijn om standaard B737's aan te schaffen.

> Medische teleconsulten voor Air France-passagiers

(bron: Air France) 4 oktober - **Air France zal 24 uur per dag, 7 dagen per week, een teleconsultatiedienst met een Franstalige professional uit de gezondheidszorg aanbieden aan passagiers die in het buitenland reizen en een Allianz Travel Multi-risk- of Assistance-verzekering hebben afgesloten.** (...)

Deze teleconsultatiedienst "begeleidt reizigers om hen gerust te stellen in geval van gezondheidsproblemen in het buitenland. Zij hebben snel toegang tot een betrouwbaar antwoord met betrekking tot een gezondheidsprobleem, behandeling of verwijzing naar geschikte en erkende lokale gezondheidsinstellingen", aldus Air France in haar persbericht. In overeenstemming met de eisen van de bescherming en beveiliging van gezondheidsgegevens zullen de uitwisselingen "in volledige vertrouwelijkheid" plaatsvinden. **Dit is de eerste keer in Frankrijk dat teleconsultatie, toegankelijk van overal ter wereld (behalve in Noord-Korea), wordt aangeboden in een reisverzekering. Het reageert op "gevallen van milde symptomen en is een aanvulling op de medische bijstand, die meestal wordt aangeboden als onderdeel van de reisbijstand".** (...)

"Deze nieuwe dienst die aan onze klanten wordt aangeboden, is een echte toegevoegde waarde omdat het de reizigers geruststelt die soms naar de andere kant van de wereld reizen. **Dankzij teleconsultatie kunnen ze gemakkelijker reizen** door 24 uur per dag, 7 dagen per week **en 7 dagen per week toegang te hebben tot de expertise van een Franse arts en indien nodig snel te profiteren van een recept**",

aldus Patrick Alexandre, Deputy Managing Director van Air France KLM, Sales, Sales, Sales & Alliances. (...)

Mijn opmerking: dit is de tweede overeenkomst die Air France en Allianz Travel over enkele maanden ondertekenen.

Dankzij de eerste overeenkomst kunnen Air France-klanten die een contract met Allianz Travel hebben ondertekend, vanaf 2 uur te laat worden gecompenseerd (naast de wettelijke compensatie). De vergoeding bedraagt 50 euro en wordt binnen 5 dagen aan de klant betaald.

> XL Airways, Aigle Azur: waarom faillissement heeft hen niet gered?

(bron La Tribune) 6 oktober - **Een week na Aigle Azur werd XL Airways ook in liquidatie gesteld.** De 570 medewerkers worden binnen drie weken ontslagen. **In totaal laten de twee Franse luchtvaartmaatschappijen meer dan 1.700 werknemers op de loonlijst staan.** Ook raken duizenden passagiers gewond toen zij hun tickets rechtstreeks kochten en zijn honderden reisbureaus en touroperators kwetsbaar.

Waarom hebben deze twee bedrijven de faillissementen niet overleefd? Waarom zouden deze twee bedrijven, nadat ze onder curatele zijn gesteld, niet kunnen worden overgenomen? Veel aandacht in de media, omdat dit de beëindiging van de niet-ontvankelijkverklaring van Air France rechtvaardigt, met name de onverenigbaarheid van de regels inzake curatele en gerechtelijke vereffening met de realiteit van het luchtvervoer is een van de redenen hiervoor. De verplichting om personeel over te nemen met hun arbeidscontract (en dus met hun salaris en anciënniteit) verhindert dat een overnameplan van een andere luchtvaartmaatschappij kans van slagen heeft. (...)

Maar deze "sociale redenen" verklaren niet alles. (...) **In beide gevallen was de timing van de procedure doorslaggevend in deze faillissementen. Te krap, het stond niet toe dat er serieuze en gefinancierde aanbiedingen werden gedaan.** Tussen de onder curatelestelling en de uiterste termijn voor het indienen van een overnamebod hadden de kandidaten voor de overname van Aigle Azur slechts één week de tijd om hun bedrijfsplan voor te stellen en een solide ronde tafel samen te stellen. XL Airways had slechts vijf dagen de tijd. "Het is niet erg ernstig", leg verschillende kandidaten voor de

overname van Aigle Azur uit...

De reden is eenvoudig. Het kasniveau van deze twee bedrijven liet geen bredere planning toe. (...) Als de kassa's bijna leeg waren, is dat omdat de verklaring van staking van de betaling duidelijk te laat was. (...)

Het faillissement werd uitgesteld omdat de bedrijven eerst een oplossing probeerden te vinden voordat deze laatste fase werd bereikt. Dit gebeurt in het kader van de vertrouwelijke regeling van de gerechtelijke bemiddeling, die het mogelijk maakt om met de schuldeisers te onderhandelen zonder de klanten angst aan te jagen. De staat was bij deze twee zaken betrokken, aangezien de twee ondernemingen al maandenlang werden bijgestaan door de Ciri (het interministerieel comité voor industriële herstructurering), dat afhankelijk is van Bercy: overeenkomsten met vliegtuigverhuurbedrijven, bevrozing van sociale en werkgeverslasten, ADP-luchthaventaksen enz. Deze maatregelen zijn om een veelheid van redenen mislukt. (...)

Als deze maatregelen het mogelijk maakten om de zomer door te brengen en een grote puinhoop in het midden van de zomerperiode (de obsessie van Bercy) te voorkomen, heeft dit ook alle klanten geschaad die in de zomer doorgingen met het kopen van vliegtickets voor reizen die enkele maanden later gepland waren en die dus niet verzekerd zullen zijn. (...)

Reisbureaus en touroperators zijn woedend. Zoals bij elk faillissement vragen zij om de oprichting van een garantiefonds, zodat het geld van de vliegtickets kan worden bewaard tot de diefstal wordt gepleegd.

Mijn opmerking: De moeilijkheden die de "kleine" Franse luchtvaartmaatschappijen ondervinden zijn oud.

In het verleden hebben deze bedrijven verschillende keren geprobeerd om dichterbij te komen. Alle pogingen om een tweede Franse luchtgroep te vormen zijn mislukt.

> Turkish Airlines: de maatschappij die naar het Midden-Oosten vliegt

(bron BusinessTravel) 2 oktober - Nieuwe luchthaven, netwerk in ontwikkeling, vlootvernieuwing....Op Harun basturk vertelt de vice-president van de verkoop in Parijs aan BusinessTravel France meer

over de projecten van het bedrijf....

De nieuwe luchthaven van Istanbul is een zeer belangrijke troef voor Turkish Airlines. De oude luchthaven was verzadigd. Deze nieuwe luchthaven voldoet echt aan alle verwachtingen. (...)

In tegenstelling tot sommige luchtvaartmaatschappijen in de Golf, die een vertraging in hun activiteiten ervaren, zoals Qatar Airways of een bezuinigingsplan zoals Etihad, blijft Turkish Airlines rustig groeien.

Het moet gezegd worden dat **het bedrijf, in tegenstelling tot zijn rivalen in de Golf, een zeer belangrijke troef heeft: een interne markt van ongeveer 82 miljoen inwoners.** (...)

Maar in tegenstelling tot andere, zoals Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die investeren in Aziatische partners, heeft Turkish Airlines dergelijke projecten niet. **"Onze strategie is om organische groei te hebben en we zijn niet van plan om belangen te nemen in luchtvaartmaatschappijen"**, zegt hij. (...)

Evenmin voorziet Turkish Airlines in kortlopende joint venture-overeenkomsten, zoals veel luchtvaartmaatschappijen op trans-Atlantische of trans-Pacifische routes doen.

Turkish Airlines ziet ook anders in de dienstverlening aan boord. In tegenstelling tot de markttrends, heeft het de premium economy class uit zijn nieuwe vliegtuig, de B787 en A350, die geconfigureerd zijn in configuraties met twee klassen, geëlimineerd.

"We hadden de premium economy class getest op onze B777's, maar het was ingewikkeld. Het trekt zakenreizigers aan en dit verwijdert stoelen uit onze zakencabine. En dan geloof ik niet langer in eco-premie voor point-to-point verbindingen. Exclusief Turkish Airlines is een netwerkbedrijf", stelt hij. (...)

In Frankrijk blijft het bedrijf groeien met een zeer sterke regionale aanwezigheid. Dit jaar is er een nieuwe route gestart naar Straatsburg, de 7e bestemming in Frankrijk. "Onze hub is goed gepositioneerd om kleine Franse steden te bedienen en het idee is om meer connectiviteit te bieden aan mensen in de regio's via onze hub. Straatsburg is vooral belangrijk voor zakelijke klanten.

In Frankrijk en over de hele wereld ontwikkelt Turkish Airlines zich

sereen, ver van de omwentelingen die sommige Golf-luchtvaartmaatschappijen treffen.

Mijn opmerking: Naast haar belangrijke thuismarkt, waar geen concurrentie bestaat, heeft Turkish Airlines veel voordelen.

Turkije is ideaal gelegen tussen Europa, Azië en Afrika. Een positie die Turkish Airlines in staat stelt haar hub te bevoorraden met kortereafstandsvluchten vanuit Europa en vervolgens een groot internationaal netwerk te bedienen, voornamelijk met vliegtuigen met één gang (70% van haar bestemmingen zijn toegankelijk met dit type vliegtuig).

Turkish Airlines wordt ook gesteund door zijn regering. Het heeft zojuist een gloednieuwe luchthaven ter beschikking gesteld met een initiële capaciteit van 90 miljoen passagiers. Deze capaciteit zal naar verwachting toenemen tot 120 miljoen passagiers in 2025. Hierdoor kan Turkish Airlines overwegen haar vloot in zes jaar tijd te verdubbelen.

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 7 oktober had de raadpleging 819.000 handtekeningen opgeleverd, of 17,36% van de vereiste handtekeningen.

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

De koers van het Air France-KLM-aandeel bedraagt eind maandag 7 oktober 10,05 euro. Het is (voor de vierde achtereenvolgende week) met 4,67% gestegen.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,74 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 3 naar 58 dollar. Op twee korte periodes na, registreerde het de laagste prijs sinds het begin van het jaar.

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](#). 10185 mensen ontvangen deze persreview live

