

Air France-KLM CEO vreest voor onnodige vluchten

I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 766, 27 juli 2020

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 hier](#)

Persoverzicht van maandag

> **Topman Air France KLM vreest onnodige vluchten (De CEO van Air France-KLM vreest onnodige vluchten)**

(bron De Telegraaf vertaald met DeepL) 24 juli - De grote Europese luchtvaartmaatschappijen willen dat de Europese Commissie hen zo snel mogelijk vrijstelt van de slotregels voor het volgende winterseizoen.

Dit is wat **Benjamin Smith, Chief Executive Officer van Air France KLM,**

rapporteert namens de **grootste luchtvaartmaatschappijen van Europa**, verenigd in de vereniging Airlines for Europe (A4E). Hij **verzoekt de Europese Commissie de regel op te schorten dat luchtvaartmaatschappijen 80% van hun start-/landingslots moeten gebruiken.** Normaal gesproken verliezen ze hun rechten als ze deze regel niet respecteren. Dit is wat

de luchtvaartmaatschappijen willen voorkomen, **nu er geen uitzicht is op een snel herstel van de luchtvaartsector** na de Covid-19-pandemie. "Take-off / landingsrechten zijn de basis van ons bedrijfsmodel, de vloot en het aantal medewerkers dat we inzetten. Dat willen we niet in gevaar brengen. Daarom hebben we nu flexibiliteit nodig in de vorm van een vrijstelling voor de volgende winter. **Anders zullen er onnodige vluchten zijn, wat ook slecht is vanuit milieuoogpunt,**" zei Smith tijdens een A4E briefing.

Brussel zal voor het einde van volgende week een beslissing moeten

nemen, aangezien de luchtvaartmaatschappijen dan hun winterschema's zullen vaststellen (...).

Volgens bronnen in Brussel wil de commissaris dit alleen doen onder aanvullende voorwaarden, aangezien de regel is dat ongebruikte slots worden teruggegeven aan de luchthaven. De aanvullende voorwaarden moeten nog worden goedgekeurd door de Europese Raad en het Parlement. De zaak zal naar verwachting pas in september worden beslist.

De luchtvaartmaatschappij **KLM heeft** een aantal weken geleden intern **aangegeven dat zij wil proberen zoveel mogelijk slots te behouden. Om dit te doen zet de luchtvaartmaatschappij kleinere vliegtuigen in, die vaak op Europese bestemmingen vliegen.**

Volgens A4E zijn de boekingen op dit moment vooral last-minute, waardoor het voor luchtvaartmaatschappijen moeilijk is om voorspellingen te doen over de ontwikkeling van de dienstregeling (...).

Mijn commentaar: *Op de verzadigde luchthavens (in Europa is het vooral Orly, Schiphol, Frankfurt en Heathrow) is het behoud van de slots (start- en landingsslots) essentieel voor de Europese luchtvaartmaatschappijen.*

Al aan het begin van de gezondheids crisis werden veel vluchten uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen die bang waren hun slots te verliezen. De Europese Commissie heeft hierop gereageerd door een moratorium in te stellen voor het zomerseizoen 2020.

Gezien het zwakke herstel van het verkeer is het essentieel dat deze maatregel wordt verlengd voor het winterseizoen 2020-2021. Anders zouden de maatschappijen die op verzadigde luchthavens zijn gevestigd, het risico lopen hun slots permanent te verliezen, met de sociale gevolgen die we ons kunnen voorstellen.

Voor meer details kunt u mijn brief van vorige week raadplegen. In het Tribune artikel "Wizz Air roept op tot beëindiging van het moratorium op slots, een rem op de indrukwekkende ontwikkeling tijdens de crisis" wordt hier nader op ingegaan.

> Biarritz, Montpellier en Nice ontmoeten Orly weer...

(bron: Voyages d'Affaires) 22 juli - **Air France verhoogt het tempo op Orly door de vluchten naar Nice, Biarritz en Montpellier te hervatten.** De luchtvaartmaatschappij zal echter moeten vertrouwen op de terugkeer van **easyJet op de laatste twee routes.** In **augustus start easyJet een regelmatige dienst tussen de luchthaven van Parijs en**

de steden Biarritz en Montpellier. Het besluit van Air France staat dus waarschijnlijk niet los van de terugkeer van de goedkope luchtvaartmaatschappij naar deze twee bestemmingen. Volgens de informatie van Air France zal de route Parijs Orly-Nice vanaf vrijdag 24 juli (...) worden geëxploiteerd.

Op 30 juli keert Air France ook terug naar Orly-Biarritz (...). Op Montpellier zal de nationale luchtvaartmaatschappij vanaf 30 juli (...) weer een dagelijkse frequentie bij vertrek uit Orly gaan hanteren. Deze twee delen zouden in de toekomst door Transavia moeten worden overgenomen, waarbij de details van de nieuwe configuratie van het binnenlandse netwerk van Air France aan het eind van de maand door het management van de luchtvaartmaatschappij moeten worden meegedeeld. Wat **easyJet**

betreft, lanceert het in augustus vier wekelijkse vluchten naar Biarritz-Orly naast de bestaande vluchten van en naar CDG (...). De low-cost maatschappij **heeft ook de vluchten van Biarritz naar Lyon, Mulhouse/Basel, Nice, Londen en Bristol hervat.**

In Montpellier biedt **easyJet** tot 30 augustus vier wekelijkse vluchten van en naar Orly aan. Het management van het platform is blij met deze activiteit. Vooral omdat de lowcostmaatschappij **de routes** van de mediterrane hub naar **Basel/Mulhouse, Londen en Porto heeft heropend**. De Orly-route draagt bij aan de heropleving van het toerisme in onze regio", zegt Emmanuel Brehmer, voorzitter van de directie van de luchthaven Montpellier Méditerranée. **Dit aanbod is des te aantrekkelijker omdat het wordt voorgesteld met uiterst aantrekkelijke tarieven in combinatie met een hoge kwaliteit van de dienstverlening".**

***Mijn commentaar:** Om te kunnen concurreren met Air France op het Franse binnenlandse netwerk heeft easyJet de afgelopen jaren zijn model veranderd. De goedkope Britse luchtvaartmaatschappij heeft een aanbod ontwikkeld dat steeds aantrekkelijker wordt voor zakelijke klanten.*

Transavia France, die Air France zal vervangen op bepaalde routes, waaronder die vanaf Montpellier, zal ook haar model moeten ontwikkelen om zakelijke klanten aan te trekken.

> President Macron heeft een vraag gesteld over de sluiting van de Clermont-Orly-lijn...

(bron La Montagne) 26 juli - De **beslissing van Air France om de route Clermont-Orly te stoppen gaat echt niet door.** (...).

Reeds mede-ondertekenaar met de parlementariërs van de Auvergne van een brief gericht aan de voorzitter van de Air France-KLM-groep, heeft Europarlementslid Brice Hortefeux opnieuw geschreven over de aankondiging van de sluiting van de route Orly-Clermont.

Deze keer richt Brice Hortefeux zich tot de president van de Republiek. Hij noemt de tegenstrijdigheid tussen deze aankondiging en de toespraak van Emmanuel Macron van 14 juli, waarin hij zei: "Als je de trein hebt die drie, vier, vijf of zes uur duurt, is de vliegtuiglijn dan gerechtvaardigd? Ja".

Brice Hortefeux herinnert eraan dat Clermont niet wordt bediend door de TGV en zegt dat "de staatsaandeelhouder niet alleen de middelen, maar vooral de plicht heeft om de terugkeer naar het isolement van de Auvergne te voorkomen".

***Mijn opmerking:** Als Air France heeft besloten om de route Clermont-Parijs te stoppen, dan is dat vooral vanwege het tekort dat op deze route is vastgesteld.*

Er is één manier om een route te behouden wanneer deze een tekort heeft: het gebruik van een Public Service Delegation (DSP).

De uitvoering van een DSP is de verantwoordelijkheid van de lokale autoriteiten, met de steun van de staat. Zij doen een oproep tot het indienen van offertes waarop de luchtvaartmaatschappijen reageren. Deze laatste geven het bedrag aan van de te compenseren verliezen.

Als een bedrijf wordt geselecteerd om zijn exploitatietekort aan te zuiveren, zal het profiteren van overheidsfinanciering als een lijn voor ruimtelijke ordening.

Dit is met name het geval voor de diensten van Brive, Aurillac en Rodez.

> U.S. Airlines Bereid je voor op de Dramatische Herfst.

(bron Les Échos) 27 juli - Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn niet uit het bos. Ondanks een recente toename van het luchtverkeer als gevolg van de feestdagen en het onafhankelijkheidsweekend begin juli, blijven ze geld verliezen. En terwijl de **Verenigde Staten worstelen met het stijgende aantal gevallen en slachtoffers van Covid-19, blijven de vooruitzichten somber.**

De resultaten van het tweede kwartaal die de afgelopen dagen zijn vrijgegeven, laten weinig twijfel bestaan over de omvang van de schade

die zij lijden. Delta Airlines heeft zijn inkomsten zien dalen met 88 procent op jaarbasis, United Airlines met 87 procent, American met 86 procent en Southwest met 83 procent. De vier grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben in drie maanden tijd een gecumuleerd verlies van meer dan 10 miljard dollar geleden: 5,7 miljard voor Delta, 2,1 miljard voor American, 1,6 miljard voor United en 915 miljoen voor Southwest (...).

Hoewel de toename van het aantal gevallen het timide herstel bedreigt, is de prioriteit van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen vandaag de dag het geruststellen van de klanten. American Airlines heeft dus de veiligheidsmaatregelen in haar vliegtuigen versterkt: in sommige gevallen zullen passagiers bijvoorbeeld moeten verklaren dat ze geen symptomen van Covid-19 voelen, zal het dragen van maskers voor het grondpersoneel worden verlengd en zal het schoonmaken van elk vliegtuig grondig worden uitgevoerd tussen de vluchten (...).

Hetzelfde geldt voor **Delta**, die is begonnen met het verbieden van passagiers die weigeren om maskers te dragen uit haar vliegtuig. **De partner en aandeelhouder van Air France in de Sky Team-alliantie heeft het grootste verlies sinds 2008 geleden.** "Gezien de gecombineerde effecten van de pandemie en de financiële impact ervan op de wereldeconomie denken we dat het meer dan twee jaar zal duren om een duurzame verbetering te zien", zei de CFO van Delta, Paul Jacobson, tijdens de presentatie van de resultaten. **Bij Delta konden 17.000 medewerkers, oftewel 20 procent van het personeelsbestand, met vervroegd pensioen gaan of onderhandelen over hun vertrek. "Maar het is te vroeg om te zeggen dat we ontslagen kunnen vermijden,"** zei Jacobson. **De meeste luchtvaartmaatschappijen zullen deze waarschijnlijk niet vermijden. Zij kunnen dit niet doen tot 1 oktober**, volgens de voorwaarden van de overeenkomst met de federale regering, die de eerste steun aan de sector afhankelijk heeft gesteld van het behoud van de werkgelegenheid. **Maar sommigen anticiperen hier al op, als die termijn is verstreken.** Als het luchtverkeer niet hervat, heeft United zijn werknemers al gewaarschuwd dat het 36.000 werknemers, of 45 procent van het Amerikaanse personeelsbestand, tegen 1 oktober zou kunnen ontslaan. Bij de Amerikanen zouden 25.000 werknemers in gevaar zijn. Sommige van hen zouden opnieuw kunnen worden aangenomen zodra de situatie weer normaal is. Zuidwest heeft ook erkend dat zonder verbetering, het in de toekomst op een "andere schaal" zal moeten werken...

Mijn commentaar: De toename van het aantal gevallen van Covid-19

in de VS is slecht nieuws voor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Hun binnenlandse markt is hun belangrijkste bron van winst.

Dit is ook slecht nieuws voor de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen, Lufthansa, British Airways en Air France en KLM, die een groot deel van hun winst maken op de routes tussen Europa en de VS.

British Airways en Lufthansa zijn het meest blootgesteld; de Noord-Atlantische Oceaan vertegenwoordigt meer dan 50% van hun langeafstandsactiviteiten.

> Brussels Airlines herwint "langetermijnperspectieven" dankzij haar reddingsplan

(bron AFP) 25 juli - (...) **Het akkoord dat dinsdag is bereikt tussen de Belgische federale overheid, Lufthansa en Brussels Airlines voorziet in een lening van 290 miljoen euro van de Belgische staat en een kapitaalinjectie van 170 miljoen euro door Lufthansa, die "een deel van de verliezen van de onderneming" zal dekken.** Brussels Airlines is van plan dit geld te gebruiken voor de financiering van haar herstructureringsplan, dat voorziet in de eliminatie van een kwart van haar personeelsbestand, d.w.z. ongeveer 1.000 posities (...).

"Het stabilisatieplan van de overheid stelt de Belgische luchtvaartmaatschappij in staat om de ongekende crisis als gevolg van de coronaviruspandemie te boven te komen en een duurzame toekomst te creëren", aldus Brussels Airlines vrijdag in een verklaring. De overeenkomst moet nog worden goedgekeurd door het Duitse economische stabilisatiefonds en de Europese Commissie.

Mijn opmerking: Brussels Airlines is de laatste van de maatschappijen van de Lufthansa-groep die financiële steun ontvangt, na de Zwitsers in mei (1,6 miljard euro), Lufthansa eind mei (9 miljard euro) en de Oostenrijkers in juni (600 miljoen euro).

> De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen >

De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen > De "nieuwe" Alitalia heeft een vloot die met bijna 40% wordt ingekrompen

(bron Air & Cosmos) 22 juli - De situatie krijgt vorm voor de nieuwe Alitalia. **Vertegenwoordigers van de regering hebben** in de Italiaanse pers **aangekondigd dat de nieuwe genationaliseerde luchtvaartmaatschappij een vloot van maximaal 70 vliegtuigen zal hebben, een vermindering met bijna 40% ten opzichte van de 113 vliegtuigen die vorig jaar nog voor Alitalia werden ingezet.** De inkrimping van de vloot is een verzoek van de Europese regelgevers, die schatten dat het bedrijf in 2021 40% minder passagiersverkeer zal vervoeren dan vóór de Covid-19-crisis.

Het nieuwe bedrijf zal naar verwachting 6.500 mensen in dienst hebben, 4.000 minder dan het oude Alitalia. De Italiaanse minister van Economische Ontwikkeling Stefano Patuanelli zei echter dat er geen ontslagen zouden vallen. **De Europese autoriteiten specificeren dat de structuur van de nieuwe luchtvaartmaatschappij een "discontinuïteit" zal moeten vertonen ten opzichte van de oude maatschappij, zodat de Italiaanse staatssteun niet als concurrentiebeperkend zal worden beschouwd.**

> Ryanair had het moeilijkste kwartaal in zijn 35-jarige geschiedenis

(bron AFP) 27 juli - **Ryanair kondigde maandag aan dat het tussen april en juni, het eerste kwartaal van het uitgestelde boekjaar, een nettoverlies van 185 miljoen euro had geleden** als gevolg van de verlamming van het luchtverkeer door de (...).

Het aantal vervoerde passagiers werd teruggebracht tot bijna nihil met 0,5 miljoen, vergeleken met 42 miljoen in het eerste kwartaal van het jaar, toen het een nettowinst van 243 miljoen euro had gemaakt (...).

Ryanair heeft zijn vluchten hervat sinds 1 juli, een cruciale periode met vakantievertrekken en een maand waarin de maatschappij op 40% van haar gebruikelijke capaciteit zou moeten vliegen, alvorens haar capaciteit te verhogen tot 70% in september (...).

Om het hoofd te bieden aan de schok van de pandemie en aan de vraag die even zou moeten inzakken, **heeft de groep onlangs een herstructureringsplan aangekondigd dat voorziet in het schrappen van 3.000 banen, d.w.z. 15% van het personeelsbestand (...).**

De groep zegt een van de sterkste geldstromen in de sector te hebben, met 3,9 miljard euro, die ze behoudt door de kosten en uitgaven te verminderen.

Ryanair geeft aan dat het geen streefcijfer voor de resultaten van het boekjaar kan geven en legt uit dat een tweede golf van Covid-19 in het najaar in Europa op dit moment zijn grootste angst is.

Zij verwacht echter een kleiner verlies in het tweede kwartaal ten opzichte van het vorige kwartaal dankzij het herstel van het verkeer.

***Mijn opmerking:** het goedkope bedrijf van Ierland is het eerste dat alarm slaat over de hervatting van de pandemie in Europa. Het beurseffect was onmiddellijk merkbaar (zie het overzicht van de beurspers hieronder).*

> **Air Austral en Air Madagascar gescheiden**

(bron: Le Point) 24 juli - **Air Austral en Air Madagascar hebben op 21 juli 2020 een memorandum van overeenstemming ondertekend ter bekrachtiging van het definitieve vertrek van Air Austral uit de hoofdstad van Air Madagascar.** De Malagassische staat en de Cnaps (Caisse nationale de prévoyance sociale) nemen officieel de controle en het bestuur over van het bedrijf dat gevestigd is op de internationale luchthaven van Antananarivo-Ivato (...).

In 2017 voorzag de strategische partnerschapsovereenkomst erin dat Air Austral een aandeel van 34% in de Malagassische luchtvaartmaatschappij zou verwerven (uiteindelijk 49%). Het lijkt er echter op dat het kapitaal niet volledig is betaald door Air Austral, een overheidsbedrijf van Réunion Island, dat wordt gefinancierd door de belastingbetaler ... **De omvang van het tekort van Air Madagaskar zou zijn onderschat**

Naast het uitstel van de Malagassische regering moeten we ook rekening houden met het uitstel van de Malagassische regering. Weliswaar had zij de concurrentie (enigszins) uitgesloten door de verkeersrechten van het Franse bedrijf Corsair af te schaffen. Maar het heeft ook een stap terug gezet door het geven van vliegvergunningen aan de zeer machtige Afrikaanse maatschappij Ethiopian Airlines. De mogelijkheid voor Air Austral om dankzij haar partner wereldwijde verkeersrechten te verkrijgen was dan ook een droom (...).

Naast de schulden die op 88 miljoen dollar worden geschat, is de beschikking in beroep van 46 miljoen dollar die aan Air France moet worden betaald naar aanleiding van het arrest van de handelsrechtbank van Parijs betreffende de achterstallige huur van het Airbus A340-vliegtuig, opgeschort. Door de gezondheidssituatie in Madagaskar is het verkeer van Air Madagaskar naar Frankrijk tot op heden niet hervat (...).

***Mijn commentaar:** De taak om Air Madagascar om te draaien is onoverkomelijk gebleken voor Air Austral, het overheidsbedrijf van Reunion.*

> **De Boeing 737 MAX niet terug in de lucht tot half oktober?**

(bron Kapitaal) 23 juli - Boeing zal iets langer moeten wachten voordat zijn 737 MAX weer de lucht in kan. Volgens informatie van met name The Seattle Times zou het vliegtuig op zijn vroegst medio oktober weer moeten opstijgen. De reden? Naast **de andere stappen die in het kader van de hercertificering van vliegtuigen worden ondernomen, zal de Federal Aviation Administration (FAA) het publiek niet minder dan 45 dagen de tijd geven om de updates van Boeing te bekijken.** Updates die hebben bijgedragen aan veranderingen in het overtreksysteem en de pilotenopleiding voor de 737 MAX.

De FAA kondigde zijn besluit op 21 juli aan, in een persmededeling, waarin staat dat het binnenkort de wijzigingen die Boeing heeft aangebracht, waaronder de langverwachte wijzigingen in de MCAS-software, dezelfde software die betrokken was bij de dodelijke ongevallen op vluchten van Lion Air en Ethiopian Airlines, openbaar zal maken. Deze wijzigingen (...) zullen het onderwerp zijn van observatie en commentaar van piloten, maar ook van ingenieurs, operators en eventueel de families van de slachtoffers en politieke leiders, zo specificeert het Amerikaanse dagblad.

Na deze 45 dagen zou de FAA "enkele weken" moeten nemen om de opmerkingen en commentaren te bestuderen. **Deskundigen in de sector schatten dat er in totaal 30 tot 60 dagen nodig zijn om de gehele vloot van 737 MAX weer in gebruik te nemen.** De vloot staat al bijna 20 maanden aan de grond... **Een crisis die een grote impact heeft gehad op Boeing: haar orderportefeuille heeft maar liefst 800 737 MAX gekost.**

Beurspersoverzicht

> **Air France KLM: terugtrekken in het kielzog van Ryanair**

(bron Boursier.com) 27 juli - In de laatste posities van de SBF120, **Air France KLM cederen 3,4% tot 3,8 euro in het kielzog van Ryanair**, die verlaat meer dan 8% in Londen. De goedkope luchtvaartmaatschappij **meldde een 'tamelijk sombere' publicatie, die de vrees voor een tweede golf van Covid-19's en lokale inperkingsmaatregelen op het Oude Continent oproept**. Zij verwacht in de drie maanden tot eind september opnieuw geld te verliezen na een verlies van 185 miljoen euro in de drie maanden tot eind juni. **Het onverwachte besluit van het Verenigd Koninkrijk om een "veertien" in te voeren voor alle reizigers uit Spanje die in het Verenigd Koninkrijk aankomen, heeft ook grote gevolgen voor de hele sector**. Ook heeft de Britse regering maandag niet uitgesloten dat er actie wordt ondernomen tegen Frankrijk en Duitsland als het aantal gevallen in deze twee landen toeneemt.

***Mijn opmerking:** De onzekerheid over het tempo van het herstel in het luchtvervoer neemt toe.*

De aankondiging van Ryanair, in combinatie met de onverwachte beslissing van het Verenigd Koninkrijk om een "veertien" in te voeren voor alle reizigers uit Spanje, heeft geleid tot een daling van de aandelenkoersen van de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM sloot op maandag 27 juli af op 3.785 euro. Het is sterk gedaald met -8,42% in één week tijd, zoals het geval is bij de meeste luchtvaartmaatschappijen (zie bovenstaand artikel) .

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro. Sinds begin april schommelt het tussen 4 en 5 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,43 euro. Veel analisten hebben aan het begin van de gezondheids crisis hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de

details van de consensus van de analisten.

Het vat Brentolie (Noordzee) is stabiel op 43 dollar. Aan het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#)

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10603 mensen ontvangen dit persoverzicht live