

Air France is niet onsterfelijk



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°792, 25 januari 2021

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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Redactioneel

Beste lezers,

Deze brief is bijzonder lang en het interview met de CEO van Air France neemt daarin een belangrijke plaats in.

Laten we de beschermingsregels blijven toepassen.

François

Persoverzicht van maandag

> "**Air France is niet onsterfelijk**" (Anne Rigail, General Manager)

(bron La Tribune) 22 januari - Impact van de gezondheids crisis, herstelszenario's, gezondheidspaspoort, groepstransformatie, ontwikkeling van Transavia, herstructurering van HOP, herkapitalisatie van Air France-KLM, consolidatie..., in een interview met La Tribune gaat Anne Rigail, CEO van Air France, in op de hot topics van de luchtvaartmaatschappij.

LA TRIBUNE - Hoe was het zakendoen voor de aanscherping van de

reisbeperkingen op maandag 18 januari?

ANNE RIGAIL - Na de tweede insluiting van november tot half december, waarbij het binnenlandse en Europese verkeer tot een zeer laag niveau daalde, hebben we een opleving gezien voor het feestelijke seizoen. Zodra de deconfinering werd bevestigd (op 10 december, nota van de redactie), werden de boekingen op het binnenlandse netwerk vermenigvuldigd met vier en ons verkeer vertegenwoordigde 55% van dat van dezelfde periode in 2019. Dit waren in wezen "vrijtijds"-passagiers, wat een impact had op het niveau van de inkomsten per eenheid. Ook het langeafstandsverkeer was dynamisch, met name naar het Caraïbisch-Indische Oceaan netwerk en Dubai. Aan de andere kant werd het netwerk voor middelgrote afstanden beperkt door de herinrichtingen in andere Europese landen. Vóór de aankondiging van de Franse regering afgelopen donderdag hadden we gepland om bijna 45% van ons aanbod in januari in gebruik te nemen, inclusief bijna 50% op ons langeafstandsnetwerk, dat relatief dynamisch blijft. Het is de lange afstand die de activiteit opdrijft, dankzij de kracht van het vrachtvervoer. **Zoals sinds het begin van de gezondheidscrisis het geval is geweest, is vracht nog steeds goed voor de helft van onze inkomsten op onze langeafstandsvluchten, vergeleken met 10% vóór de crisis.** Op de lange afstand blijven we goede resultaten boeken, soms beter dan we hadden verwacht, op het netwerk van de "Caraïbische Indische Oceaan" waar we vluchten hebben toegevoegd. Maar ook op Afrika, dat passagiers verwelkomt die hun familie of vrienden gaan bezoeken (VFR-verkeer voor "visit friends and relatives"). Wat het binnenlandse netwerk betreft, blijft het aanbod op ongeveer 40%, terwijl het middelhogeafstandsnet in Europa onder druk blijft staan door de verschillende beperkingen.

Geconfronteerd met het stijgende aantal besmettingen en het verschijnen van Covid-varianten, heeft de overheid de reisbeperkingen aangescherpt. (...) Welke impact voorziet u?

De bezorgdheid over de varianten van het coronavirus en de versterking van de gezondheidsmaatregelen zal een impact hebben op onze activiteit. Er zal een vraag worden gesteld over de beschikbaarheid van verplichte tests van internationale bestemmingen naar Frankrijk. En de verplichte septa kan een effect hebben op de wens om te reizen. (...)

Sinds het begin van deze crisis zijn onze bedrijfscycli afhankelijk van gezondheidsbeperkingen en de vraag. We zijn zeer wendbaar in het aanpassen van ons programma, zoals we in het vierde kwartaal van 2020 hebben laten zien. In vergelijking met het begin van

de crisis slagen we erin om onze kosten meer en meer te "variabiliseren" naargelang de activiteit. **Nu zijn 60 tot 70% van onze kosten variabel. Zo passen we bijvoorbeeld de activiteit van elk van onze diensten aan de week aan, wat** ons in staat stelt om de belangstelling voor Air France voor het systeem van deelactiviteiten te maximaliseren. Desondanks, en ondanks al onze inspanningen, verliezen we nog steeds meer dan 10 miljoen euro per dag.
Wat zijn uw voorspellingen voor het herstel?

Het zal op zeer korte termijn geen grote veranderingen teweegbrengen. Toch **verwachten we nog steeds een herstel in het tweede kwartaal. De vraag is of we deze zomer al een effect zullen zien of dat we nog langer moeten wachten.**

(...)

Uit alle enquêtes die we bij onze klanten houden, blijkt een echte reislust. We verwachten deze zomer een dynamisch herstel van het vrijetijdsverkeer. (...)

)

Voordat de laatste beperkingen werden aangekondigd, voorspelden we ongeveer 45% voor het eerste kwartaal van 2021. **We kunnen ons dus voorstellen dat we, zodra de vaccinaties hun vruchten beginnen af te werpen, ons aanbod geleidelijk aan uitbreiden, wat tegen het einde van het jaar zou kunnen oplopen tot 70 procent van wat het was vóór de crisis.**

(...)

Bent u voor een gezondheidspaspoort?

Vandaag de dag heeft niet iedereen toegang tot het vaccin en een dergelijke maatregel, die onmiddellijk zou worden uitgevoerd, zou discriminerend kunnen zijn. Maar zodra **de toegang tot het vaccin universeel is, kan een vaccinatiepaspoort een goede optie zijn, zoals bijvoorbeeld al het geval is bij gele koorts.** Meer in het algemeen zijn wij voorstander van alle initiatieven om de gezondheidsdocumenten te digitaliseren, zodat het reizen soepeler verloopt bij de controle van de formaliteiten. Deze besluiten worden op nationaal en Europees niveau genomen en wij zullen ze te zijner tijd steunen.

Wanneer ben je van plan te stoppen met het "verbranden" van geld?

Het doel is natuurlijk om in het jaar 2021 te stoppen met het verbranden van contant geld. Als het verkeer weer aantrekt zoals we verwachten, kunnen we deze trend in sommige zomermaanden zien. Alles zal afhangen van het activiteitsniveau en er zijn nog veel onzekerheden.

(...)

We moeten streven naar een terugkeer naar het evenwicht in 2022.

De ambitie na afloop van de crisis blijft onveranderd, met een operationele marge van 7%.

(...)

Wat is de status van uw herstructureringsplan?

We hebben met alle vakbonden gewerkt aan structurele maatregelen om ons concurrentievermogen te verbeteren, maar ook aan kortetermijnmaatregelen om onze cashflow te behouden en deze crisis te doorstaan. **Het transformatieplan dat we hebben gelanceerd bestaat niet alleen uit het aanpassen van onze middelen aan de activiteit, maar ook uit het vereenvoudigen van onze processen en onze organisatie. Dit heeft ons ertoe gebracht onze personeelsbezetting te herzien, met de eliminatie van 8.500 functies op het niveau van de Air France Groep tegen eind 2022,** waarvan 1.000 in onze regionale dochteronderneming HOP! De vrijwillige vertrekplannen voor de Air France vliegtuigbemanningen zijn in 2020 snel uitgevoerd: 360 piloten en meer dan 1.100 stewardessen hebben het bedrijf al verlaten. Voor het grondpersoneel van Air France, dat getroffen wordt door 3.650 ontslagen, zullen de eerste vertrekken eind januari plaatsvinden. Wat HOP! betreft, wordt het POS-PSE-proces momenteel goedgekeurd door de Regionale Directie voor Ondernemingen, Mededinging, Consumentenzaken, Arbeid en Werkgelegenheid (Directie).

De reorganisatie van uw binnenlandse netwerk is de andere grote structurele transformatiemaatregel. Hoe ver bent u met de ontwikkeling van Transavia France op het binnenlandse netwerk gekomen?

Enkele zeer verlieslatende lijnen zijn sinds het begin van de crisis afgeschaft, voornamelijk interregionale lijnen. HOP! is nu gericht op de bevoorrading van de hubs in Roissy-Charles de Gaulle en Lyon. Air France zal "Shuttle"-vluchten en vluchten naar Corsica blijven uitvoeren vanaf Orly. Transavia van haar kant begon begin november met haar binnenlandse vluchten, waarbij zij vijf routes exploiteerde; één van Orly naar Biarritz en vier andere kruiselings vanuit Nantes. **De groei van Transavia zal in 2021 worden voortgezet met de komst van 8 nieuwe vliegtuigen, en** vervolgens in 2022, naast de organische groei naar Europa en het Middellandse-Zeegebied.

Welke nieuwe binnenlandse routes zal Transavia France openen?

Ze zullen binnenkort worden aangekondigd en op de markt worden gebracht, overeenkomstig het inzetplan dat we deze zomer hebben gepresenteerd. We werken samen met de regio's en de luchthavens,

want ons transformatieplan verandert de manier waarop we gebieden bedienen en we willen de Franse regio's blijven bedienen, ze met elkaar verbinden en openstellen voor de wereld.

Transavia Frankrijk verwacht zijn vloot tegen 2024 te verdubbelen tot 80 vliegtuigen. Hoeveel gaat dit ontwikkelingsplan kosten?

Het is ingewikkeld om deze vraag te beantwoorden omdat we zowel de Europese als de binnenlandse groei moeten financieren. **Hoewel het groeiplan van Transavia goed bekend is op het binnenlandse netwerk, aangezien het eind 2022 grotendeels zal zijn uitgerold, is het**

echter complexer om de vraag naar de goedkope middellangeafstandsactiviteit in 2024 te projecteren. Voorlopig zijn we van plan om in 2021 8 vliegtuigen toe te voegen. We weten ook dat we op de middellange termijn 20 tot 25 extra vliegtuigen nodig zullen hebben. Voor het overige zullen we deze cijfers moeten aanpassen in het licht van de reële dynamiek van het herstel na de crisis.

(...)

Wat zijn de andere structurele maatregelen in het transformatieplan?

Ik zal niet in staat zijn om ze allemaal te detailleren, aangezien we meer dan 120 projecten hebben gelanceerd. We zijn onze organisaties sterk aan het vereenvoudigen. Onze operationele managementlijnen zullen worden gestroomlijnd. Met de vrijwillige vertrekplannen zijn ze al aanzienlijk gereduceerd in het pilot- en PNC-management. Vandaag doen we hetzelfde in de aanloophavens. We willen naar een directer en dichter bij het grondmanagementmodel toe. Dit is een belangrijke culturele verandering. Andere projecten houden verband met digitalisering en automatisering, maar ook met zwaardere industriële veranderingen die het behoud van bepaalde investeringen met zich meebrengen. Dat doen we bijvoorbeeld op onze onderhoudswerkplaats in Orly, waar we 30 miljoen euro investeren om onze site, die gespecialiseerd is in "motorbezoeken", om te vormen en zo 15% te besparen op de totale motorreparatietijd.

(...)

Is het onderhoud van een groot netwerk te wijten aan personeelsovereenkomsten?

We hebben inderdaad met de vliegtuigbemanningen gesproken over bepaalde afwijkingen van de gebruikelijke planningsregels, zodat we tijdens de crisis de economisch meest kwetsbare routes kunnen exploiteren en zoveel mogelijk bestemmingen kunnen aandoen. We hebben dus diensten onderhouden naar 172 bestemmingen, dat wil

zeggen 85% van ons netwerk. Dit is belangrijk voor onze klanten en voor de continuïteit van de dienstverlening naar Frankrijk.

Is het aantal bemanningen aan boord van vliegtuigen verminderd?

Gedurende twee jaar hebben we met het cabinepersoneel onderhandeld om de samenstelling van de bemanning aan te passen aan de belading van het vliegtuig. Deze tijdelijke maatregelen helpen ons om onze cashflow tijdens de crisis te ondersteunen.

Naast het massaal schrappen van banen hebben de meeste andere Europese bedrijven ook maatregelen genomen om de kosten voor het personeel dat in het bedrijf blijft te verlagen door het verlagen van de lonen of de arbeidsomstandigheden. Weet u dat uw transformatieplan een versnelling is van een plan dat eind 2019 is vastgesteld en dat deze versnelling vorig voorjaar is overeengekomen op een moment dat de herstelsenario's optimistischer waren, bent u van plan uw plan aan te scherpen en misschien de salarissen aan te raken?

We hebben onze inspanningen geconcentreerd op de inzet van het huidige plan, dat al een groot plan is met meer dan 120 projecten die zijn gestart en 8500 posities die zijn geëlimineerd. We richten ons dus op de uitvoering en het succes van het huidige plan. Wat de **compensatie betreft, hebben de werknemers van Air France sinds het begin van de crisis al aanzienlijke inspanningen geleverd met salarisverlagingen in verband met de deelactiviteit.** Voor piloten is er bijvoorbeeld een reductie van ongeveer 20%. Vliegend personeel en grondpersoneel hebben ook een salarisimpact gehad, hetzij op de variabele componenten van hun beloning, hetzij in het kader van de deelactiviteit. We hebben op dit moment geen cash noodgeval. In het kader van de jaarlijkse onderhandelingen die binnenkort zullen plaatsvinden, zullen we besprekingen voeren over de salarissen, rekening houdend met het feit dat **we al een bevrozing van de algemene en individuele verhogingen voor twee jaar hebben aangekondigd, evenals een bevrozing van de winstdeling.**

Wat zal de uiteindelijke structurele kostenverlaging zijn?

Al onze maatregelen zullen een verbetering van onze economische prestaties opleveren van 1,4 miljard euro tegen het einde van 2023 (Air France heeft tot nu toe 1,2 miljard euro gerapporteerd tegen het einde van 2022, NDRL). 80% van dit cijfer zal afkomstig zijn van een betere kostenbeheersing en 20% van verbeterde inkomsten.

Kunt u op dit gebied nog verder gaan, met name gezien de seizoensgebondenheid van het luchtvervoer?

De zoektocht naar variabiliteit in onze kosten is permanent.

Transavia is in een zeer seizoensgebonden low-cost model. De organische groei van Transavia binnen de groep zal deze variabiliteit mechanisch versterken. Wat Air France betreft, onderhandelen we opnieuw over al onze externe uitgaven om de kosten meer in verband te brengen met de activiteit.

Hoe kunnen we aan de inkomstenkant een verbetering van de inkomsten verwachten met het gebrek aan zichtbaarheid rond het rendement van zakelijke klanten?

Deze vraag doet zich inderdaad voor, hoewel **in onze "business" en "La Première"-cabines de helft van de klanten om persoonlijke redenen reist. We kunnen dus ook hopen op een ervaring van het verkeer in deze "premium" cabines.** De structurele trends van de crisis, met name bij zakelijke klanten die in de toekomst wellicht minder vaak zullen reizen, brengen ons echter tot het zoeken naar de grootst mogelijke flexibiliteit bij het aanpassen van de cabineconfiguraties.

Bent u de configuratieplannen aan het herzien die u vlak voor de crisis hebt gewijzigd en die meer zetels in de business class en de "premium economy class" (een klasse die zich tussen business en economy class bevindt) omvatten?

Deze wijziging betreft de hutten van onze laatste 12 B777's, die we nog niet hebben aangepast. Daarnaast zijn de configuraties van de eerste helft van de 38 bestelde A350's vastgesteld, die van de volgende voorbeelden blijven open en we zijn bezig onze projecten aan te passen om rekening te houden met de mogelijke gevolgen van de crisis.

(...)

Eind mei kreeg Air France 4 miljard euro aan leningen met staatsgarantie en 3 miljard euro aan directe leningen om een faillissement te voorkomen. Ook KLM profiteerde van leningen van vergelijkbare aard voor 3,4 miljard euro. De groep en de Franse staat hebben reeds aangegeven dat een herkapitalisatie van Air France-KLM ten bedrage van enkele miljarden euro's was gepland door de jaarlijkse algemene vergadering van de groep in mei. Waarom dit tijdschema, terwijl er geen sprake is van een liquiditeitsprobleem?

Dit schema

houdt geen verband met de huidige liquiditeitspositie van de groep Air France-KLM, noch met een wettelijke verplichting om het eigen vermogen tot op heden

te versterken. **Op de volgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders willen we onze aandeelhouders een maximale zichtbaarheid geven op het strategische traject en de financiële**

soliditeit van de Groep. We weten al lang dat we ons eigen vermogen moeten versterken, zoals we hebben aangegeven toen we de steun van de Franse staat aan de Groep aankondigden.

*Wordt **Air France** door de Franse regering gerechtvaardigd door de strategische rol die Air France voor het land speelt, door **deze onvoorwaardelijke steun van de regering onsterfelijk?***

Oh nee, dat zou ik nooit zeggen. Ik heb het nooit gezegd, en ik heb het ook nooit geloofd. Air France is als nationale luchtvaartmaatschappij een essentiële troef voor een land als Frankrijk. Het zou gevaarlijk zijn om geen luchtvaartmaatschappij te hebben die stabiele banden met andere landen garandeert, om alleen afhankelijk te zijn van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die op elk moment andere bestemmingen dan Frankrijk kunnen kiezen. De crisis heeft ook het belang van het bedrijf aangetoond voor de repatriëring van de Fransen tijdens de eerste opsluiting, en vervolgens voor het vervoer van medische apparatuur en vaccins. De staat heeft ons door middel van de voorwaarden van de door de staat gegarandeerde lening herinnerd aan de cruciale kwestie van het verbeteren van ons concurrentievermogen om dat van onze collega's in Europa te bereiken en onze duurzaamheid te waarborgen.

U denkt niet dat Air France onsterfelijk is, maar bestaat er niet het risico dat werknemers het tegenovergestelde denken en de inspanningen die u vraagt niet langer ondersteunen?

De staatssteun aan Air France is afhankelijk van de sociale cohesie en van een echt bewustzijn van de uitdagingen op het gebied van het concurrentievermogen. Aan deze twee criteria is in 2020 voldaan. Sinds het begin van de crisis hebben we steeds meer uitwisselingen met personeel gehad, ook al vinden die plaats via videoconferenties, om intern de uitdagingen van deze crisis en de noodzaak om onszelf snel te transformeren uit te leggen. Ik denk dat de werknemers van Air France begrijpen dat we moeten werken aan ons concurrentievermogen om morgen het herstel te kunnen benutten. Zo moeten al onze kostenbesparende maatregelen ons in staat stellen onze capaciteit om te investeren in de vernieuwing van de vloot te behouden. Dit is van cruciaal belang voor de economische en milieuprestaties, maar het is ook zeer belangrijk vanuit symbolisch oogpunt, aangezien de toetreding van nieuwe vliegtuigen zoals de A350 en binnenkort de A220 tot onze vloot een bron van trots en hoop is voor ons collectief.

Moeten we bang zijn voor de sluiting van HOP als het herstructureringsplan mislukt?

We hebben HOP! geconcentreerd op de bevoorrading van de Lyon

en Roissy hubs. Dit is een goede zaak voor HOP! voor zover de Parijse hublogica niet in twijfel wordt getrokken door de Covid-crisis, integendeel. Wat de hub van Lyon betreft, was deze voor de crisis op een veel beter economisch niveau dan het transversale netwerk. Met de rationalisering van de vloot, de geplande vermindering van het aantal posten en de heroriëntatie op de robuuste levering van elektriciteit aan Roissy-Charles de Gaulle kan er dus alleen maar sprake zijn van een sterke verbetering van de HOP! kosten. We hebben vliegtuigen nodig met minder dan 100 zitplaatsen op bepaalde routes waar de stromen niet groot genoeg zijn om te worden bediend in de A220, die een capaciteit van ongeveer 150 zitplaatsen zal hebben.
(...)

De klimaatwet zal alle binnenlandse routes verbieden als er een spooralternatief is in minder dan 2u30, met uitzondering van vluchten naar hubs om verbindingen te verzekeren. In dit opzicht heeft u de lijnen tussen Orly en Lyon, Bordeaux en Nantes al afgeschaft. Als er een paar vluchten mogelijk waren op Orly om de passagiersverbindingen met Réunion Island of West-Indië te verzekeren, zou u dan geïnteresseerd zijn in het herschikken van de vluchten op deze binnenlandse routes die u heeft gestaakt?

We hebben een aantal routes geopend van Roissy naar verschillende bestemmingen in het Caraïbisch-Indische Oceaan netwerk. Verbindingen van steden die niet met Orly verbonden zijn, worden daarom in Roissy afgedekt. Voor onze passagiers in de regio die naar Orly willen reizen, **werken we samen met de SNCF om intermodaliteit te ontwikkelen en de toegang tot het station van Massy, in de buurt van Orly, te vergemakkelijken.**

Wat is uw reactie op de verhoging van de luchthavenbelastingen van ADP met 2,5% in 2021?

Dit is duidelijk slecht nieuws voor ons. Alle bedrijven hadden erop gewezen dat een verhoging van de vergoedingen in tijden van crisis niet noodzakelijkerwijs de beste manier was om de sector te helpen.

Mijn commentaar: *Geconfronteerd met deze ongekende crisis is Anne Rigail, de Chief Executive Officer van Air France, helderziend en positief.*

Ik wil u eraan herinneren dat de vakbonden via onderhandelingen over de APLD (Long Term Partial Duration Partial Dismissals) de afwezigheid van ontslagen voor een periode van twee jaar hebben verkregen.

> Air France versnelt zijn verhuizing naar Centraal-Europa en

Azië

(bron La Lettre A) 20 januari - In grote financiële moeilijkheden en op zoek naar spaarbronnen over de hele linie gaat het management van **Air France** meer gebruik maken van offshoring voor bepaalde ondersteunende functies. De nationale luchtvaartmaatschappij en haar Chief Executive Officer, Anne Rigail, **bereiden zich voor op de overdracht van een deel van de werklast van de "Economic Pilotage"-faciliteit naar het Shared Services Centre (SSC) in Boedapest, Hongarije. Tegelijkertijd zal de activiteit die reeds in Midden-Europa is verplaatst, worden uitbesteed aan een in India gevestigde onderaannemer.**

Deze tweeledige verhuizing zal gevolgen hebben voor de financiële en boekhoudkundige activiteiten van Air France, die momenteel tot 2022 worden gereorganiseerd. Het wordt uitgevoerd in opdracht van de Nederlander Steven Zaat, Executive Vice President Economy and Finance sinds 2019. **Het plan zou moeten leiden tot de eliminatie van 135 posities in Frankrijk, waarvan ongeveer 100 in Toulouse, waar de commerciële inkomsten van SSC zijn gevestigd, en ongeveer 30 in Parijs-Charles de Gaulle.** Er zouden dan zo'n vijftig managementposities in Frankrijk blijven.

(...)

De SSC van Boedapest, die met KLM wordt gedeeld, bestaat al sinds de jaren 2000 en had tot dan toe te maken met taken met een lage toegevoegde waarde, met name transactionele taken. **Met deze overplaatsing kunnen Hongaarse werknemers hun vaardigheden verbeteren door functies over te nemen die voorheen door boekhoudtechnici werden uitgevoerd.** Het gemiddelde salaris van de werknemers van Air France in Hongarije is meer dan drie keer lager dan dat van hun Franse tegenhangers.

Als gevolg daarvan zullen de meest basistaken die in Boedapest worden uitgevoerd, nu worden uitbesteed aan India. Zij zouden kunnen worden toevertrouwd aan WNS, een bedrijf dat gespecialiseerd is in het verlenen van diensten op het gebied van bedrijfsprocesbeheer, waarmee Air France-KLM, de moedermaatschappij van Air France, al een samenwerkingsverband heeft. Dit partnerschap is twintig jaar geleden door de KLM geïnitieerd en is sindsdien versterkt.

(...)

Mijn commentaar: De vrijwillige vertrekplannen bij Air France en KLM worden gefinancierd door de Franse en Nederlandse overheid.

Er gaan veel stemmen op om te betreuren dat het geld wordt gebruikt om activiteiten naar het buitenland over te brengen. Het (echte)

argument van lagere lonen in Hongarije en India zou voor bijna alle banen in de luchtvaartsector kunnen gelden. Betekent dit dat deze banen moeten worden verplaatst?

> **Uitzondering op de sneltestplicht voor bemanningsleden van luchtvaartmaatschappijen (uitzondering voor vliegtuigbemanningen in de vorm van een sneltestplicht)**

(bron ANP, vertaald met Deepl) 24 januari -

Luchtvaartmaatschappijen die Nederland bedienen mogen een alternatief sneltestprotocol voor bemanningen toepassen. De ministers Hugo de Jonge (Gezondheid) en Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur) hebben op basis van een positief advies van de UNWTO (Wereld Toerisme Organisatie) overeenstemming bereikt. Dit betekent onder meer dat **de KLM langeafstandsvluchten kan blijven uitvoeren zonder het risico te lopen dat bemanningsleden naar het buitenland moeten vertrekken.**

(...)

Het UNWTO-advies bepaalt nu dat vliegtuigbemanningen vóór het vertrek een test moeten ondergaan en ook tijdens hun verblijf in het buitenland aan strenge quarantainevoorschriften worden onderworpen. Zo moeten de bemanningsleden tijdens hun verblijf in het buitenland zoveel mogelijk in hun hotelkamer verblijven. Ook tijdens het vervoer tussen de luchthaven en de accommodatie worden maatregelen genomen, conform de regelgeving van het RIVM (Instituut voor Volksgezondheid). Dit is nodig om het contact met de lokale bevolking zoveel mogelijk te beperken. (...)

)

Het vliegverbod van 23 januari voor het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Amerika en Zuid-Afrika blijft van kracht. Vrachtluchten zijn vrijgesteld van dit verbod.

Passagiers die vanuit risicovolle gebieden naar Nederland willen vliegen, zullen naast de huidige PCR-testplicht ook een antigeentest moeten ondergaan door de overheid. KLM merkt op dat niet alle luchthavens ter wereld zijn uitgerust om sneltesten uit te voeren. KLM zegt de passagiers waar mogelijk te zullen bijstaan.

(...)

Mijn commentaar: *Vorige week is de spanning tussen de KLM en de Nederlandse overheid toegenomen. De Nederlandse regering had opgelegd dat bemanningsleden moeten worden getest voordat ze naar Amsterdam terugkeren, zoals alle passagiers.*

De KLM heeft destijds aangegeven dat zij niet het risico zou nemen om

haar personeel in het buitenland opgesloten te laten. Dit bracht de luchtvaartmaatschappij ertoe om de opschorting van haar internationale vluchten aan te kondigen.

Uiteindelijk werd een compromis bereikt, waardoor de KLM internationale langeafstandsvluchten kan blijven uitvoeren.

> KLM schrapt nog eens duizend banen (KLM gaat nog eens duizend banen schrappen)

(bron DFT, vertaald met Deepl) 21 januari - **KLM zal 1.000 extra banen schrappen, naast de 5.000 eerder aangekondigde (...): 500 cabinebanen, 100 piloten en 400 grondpersoneel. (...)**

"De nieuwe maatregelen zijn een goede illustratie van de beperkingen en de dynamiek waarmee we sinds het ontstaan van de pandemie wereldwijd worden geconfronteerd. Zelfs als onze bemanningen van deze verplichting worden vrijgesteld, is deze extra vermindering van het aantal arbeidsplaatsen helaas zeer noodzakelijk. De effecten van de laatste maatregelen zullen daar nog bij komen", zegt CEO Pieter Elbers in een reactie.

(...)

De ontslagen die KLM donderdag aankondigde, zijn niet onverwacht, aldus Reinier Castelein, voorzitter van de vakbond De Unie.

(...)

Bij KLM zijn als gevolg van de gezondheids crisis al 5000 banen verloren gegaan. Gedwongen ontslagen zijn tot nu toe grotendeels vermeden dankzij een vrijwillig vertrek en herplaatsingsprogramma binnen de groep.

(...)

> Air France kiest Michelin als exclusieve leverancier, en niet alleen voor zijn banden.

(bron BFM TV) 22 januari - Al sinds 2010 partners, **Air France en Michelin kondigden deze vrijdag de verlenging van hun relatie voor tien jaar aan. De wereldwijde bandengigant zal de nationale luchtvaartmaatschappij voorzien van alle korte-, middellange- en langeafstandsvliegtuigen, met uitzondering van de Boeing 787.**

Dit partnerschap is een goed uitgangspunt voor de Bibendum-fabriek in Bourges (Saint-Doulchard), die gespecialiseerd is in vliegtuigbanden en

Air France tot 2030 van nieuwe of vernieuwde banden zal voorzien.

(...)

In de loop van dit decennium **zullen Michelin en Air France hun partnerschap uitbreiden tot de diensten en digitale oplossingen die door de groep Clermont-Ferrand zijn ontwikkeld**. Bijvoorbeeld zijn innovatieve recyclingkanalen, zijn hoogwaardige ecologische harsen, of zijn 3D-metaal- of kunststofprinters. Michelin en zijn dochterondernemingen onderzoeken nu een breed scala aan diversificatiemogelijkheden.

Air France ziet dit partnerschap als een kans om "onze ecologische voetafdruk sneller te verkleinen, wat een van de topprioriteiten van Air France is, naast de Boeing 787", zoals G ery Mortreux, de Executive Vice President Engineering & Maintenance van de luchtvaartmaatschappij, opmerkt.

(...)

> **Echtscheiding** aangekondigd tussen Kenya Airways en Air France-KLM

(bron Le magazine du manager) 19 januari - Na meer dan 25 jaar "huwelijk" zijn Kenya Airways en Air France-KLM in het proces van echtscheiding. **De enige Afrikaanse luchtvaartmaatschappij die lid is van de SkyTeam-alliantie, Kenya Airways, heeft aangekondigd dat zij haar commerciële partnerschap met Air France-KLM voor het einde van het jaar zal beëindigen.**

De Keniaanse luchtvaartmaatschappij heeft aangegeven dat zij de joint venture met de groep Air France-KLM in september 2021 zal verlaten. Dit markeert het einde van het in 1995 ondertekende commerciële partnerschap. Vanwege de Covid-19 pandemie die de luchtvaartindustrie heeft ontwricht, **was dit partnerschap afgelopen voorjaar al tijdelijk opgeschort. Het zal dus over enkele maanden definitief afgelopen zijn. De bedrijven zullen echter doorgaan met het delen van codes.**

Kenya Airways zal Europa blijven bedienen via zijn gateways in Londen, Parijs en Amsterdam en Rome in 2021, hoewel het volledige herstel van het verkeer momenteel onzeker is.

(...) Naast

de onzekerheid over de ontwikkeling van de Covid-19-pandemie en de gevolgen daarvan voor het toerisme, **zou deze scheiding ook verband kunnen houden met het steeds concretere project om Kenya Airways te nationaliseren, zo** merken sommige waarnemers op.

Volgens officiële cijfers heeft Kenya Airways in de eerste helft van 2020

50% van zijn inkomsten verloren. **Deze luchtvaartmaatschappij, die met 48,9% eigendom is van de Keniaanse staat, zou in de komende maanden na een catastrofaal jaar in 2020 genationaliseerd kunnen worden. 37,8% van de onderneming is nu in handen van een consortium van banken en 7,8% van Air France-KLM.**

Mijn commentaar: Afgelopen september gaf de Managing Director van Kenya Airways aan dat zijn bedrijf 500 miljoen dollar nodig had om de crisis te boven te komen. Alleen de Keniaanse staat lijkt in staat te zijn een dergelijke last op zich te nemen.

> **Lufthansa** verliest nog steeds elke twee uur een miljoen euro...

(bron Les Echos) 21 januari - Een miljoen euro per twee uur: dat is wat de Lufthansa-groep begin dit jaar nog steeds verliest, volgens haar CEO Carsten Spohr. "Dit is al een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de ergste uren van de crisis", wees hij, niet zonder humor, tijdens een door Eurocontrol georganiseerd interview op donderdag.

Gevraagd naar zijn visie voor de komende maanden en jaren, **zei het hoofd van Europa's leidende luchtvaartgroep dat hij ervan overtuigd was dat 2021 het jaar van herstel zou worden. De komende weken zullen echter nogal somber zijn, zei hij, omdat het verhoopte herstel niet "voor het derde kwartaal" zal beginnen met het produceren van de effecten ervan.**

(...)

Hoewel de afname van de activiteit sterker is dan verwacht, komt deze toch overeen met de keuze van Carsten Spohr om de spanwijdte op lange termijn te verminderen, in afwachting van een blijvende daling van de vraag. "Lufthansa zal uit deze crisis komen, magerder en kleiner [...] omdat ik niet geloof dat het verkeer snel zal terugkeren naar het niveau van voor de crisis, met name in Europa", benadrukte hij, waarbij hij herinnerde aan de geleverde inspanningen, zoals het verlies van 29.000 banen (meer dan 20% van de beroepsbevolking).

Hoewel de dagelijkse verliezen kolossaal blijven, hebben de kostenreducties Lufthansa al in staat gesteld haar kasmiddelenverbruik en -behoefte sterk te verminderen. **Van de ongeveer 9 miljard euro aan leningen die door de Duitse overheid en banken zijn verstrekt, heeft Lufthansa tot nu toe "slechts 3 miljard euro" gebruikt,** zegt Carsten Spohr. "Ik denk niet dat we de volledige 9 miljard euro nodig zullen hebben," zei hij. "Op dit moment behoren we tot de bedrijven die het minst gebruik hebben gemaakt van staatssteun", zei hij, en hij wees erop dat "de leningen zullen moeten worden terugbetaald". En **in tegenstelling tot Air France-KLM wil Lufthansa niet dat de Duitse**

staat op haar beurt haar schuld vermindert.

Carsten Spohr rekent er echter op dat de Europese Commissie de zaken zal vergemakkelijken door de opschorting van de regels voor het gebruik van slots op grote luchthavens verder uit te breiden. Door de vering kunnen Lufthansa en anderen onrendabele vluchten elimineren zonder het risico te lopen waardevolle slots te verliezen.

Sommige luchtvaartmaatschappijen, zoals Ryanair en Wizz Air, en ook de Vereniging van Europese Luchthavens, zouden echter graag zien dat er een einde komt aan deze opschorting, zodat ongebruikte slots aan hen kunnen worden herverdeeld. Maar niet Lufthansa, noch de andere grote hubmaatschappijen, zoals Air France en KLM. "Als we leeg moeten vliegen of 9 euro tickets moeten verkopen om te voorkomen dat we onze slots verliezen, zullen we het doen", waarschuwt Carsten Spohr.

***Mijn commentaar:** De CEO van de Lufthansa Groep is beslist grappig als hij zegt dat "Lufthansa niet wil dat de Duitse staat op zijn beurt zijn schuldenlast vermindert".*

Hij herinnert zich de operatie die in het voorjaar van 2020 plaatsvond niet. De Lufthansa Groep bevond zich in grote moeilijkheden en werd vervolgens voor 6 miljard euro geherkapitaliseerd. Bij deze gelegenheid had de Duitse staat 20% van het kapitaal van de vennootschap Lufthansa verworven.

Ik heb veel vragen gekregen over het proces van herkapitalisatie van een luchtvaartmaatschappij. Ik zal ze de komende dagen antwoorden door u een analyse te geven van de Lufthansa-herkapitalisatie.

> Volotea: een gemengd jaar in 2020 met een algemene daling van de activiteit met 57%.

(bron AAF) 20 januari - De Europese lowcostmaatschappij **Volotea heeft dinsdag haar resultaten voor het jaar 2020 gepubliceerd.** Ondanks een positief derde kwartaal dat 83% van de activiteit van dezelfde periode vorig jaar vertegenwoordigt, blijft de balans van de laatste 12 maanden nogal somber **met slechts 3,8 miljoen vervoerde passagiers tegenover meer dan 7,6 miljoen passagiers in 2019.** **Deze cijfers laten een daling van de activiteit zien van 57,14% in 2020** als gevolg van de zeer bijzondere gezondheidscontext.

Ondanks een nogal winnende strategie in de tweede helft van het jaar, waarin de luchtvaartmaatschappij zeer snel haar netwerk heeft kunnen herdefiniëren om het binnenlandse aanbod (86% van haar netwerk) in

alle landen waar zij actief is te bevorderen, zal Volotea in 2020 uiteindelijk slechts 30.600 vluchten hebben uitgevoerd, dat wil zeggen - 49% ten opzichte van 2019.

(...)

Op de luchthaven van Nantes, de belangrijkste Franse basis van Volotea, die zij sinds 2012 exploiteert, heeft de maatschappij 543.222 passagiers vervoerd. (...)

) Op de luchthaven van Bordeaux, waar de luchtvaartmaatschappij sinds 2013 gevestigd is, vervoerde Volotea 212.184 passagiers. (...)

) Op de basis van de luchthaven van Toulouse-Blagnac, die zij sinds 2016 exploiteert, heeft Volotea 187 551 passagiers vervoerd. (...)

) Op de luchthaven van Straatsburg, waar de luchtvaartmaatschappij sinds 2015 is gevestigd, heeft Volotea meer dan 323 500 passagiers vervoerd. (...)

) Op de luchthaven van Marseille, waar de luchtvaartmaatschappij sinds 2018 gevestigd is, heeft Volotea meer dan 145 000 passagiers vervoerd.

(...)

Op de toekomstige basis in Lyon heeft Volotea meer dan 53.700 passagiers vervoerd.

Mijn commentaar: Dit begin van het jaar markeert een keerpunt voor Volotea. De goedkope Spaanse luchtvaartmaatschappij heeft zojuist haar laatste twee B717's verkocht. Het werkt nu met een all-Airbusvloot (20 A319's).

Volgens informatie uit het Journal de l'Aviation overweegt Volotea de A320's aan te schaffen, met een iets hogere capaciteit dan de A319's (180 zitplaatsen vs. 156).

> **Noorwegen stemt ermee in om Norwegian Air financieel te steunen**

(bron Reuters) 21 januari - **Noorwegen zal deelnemen aan de herfinanciering van de noodlijdende luchtvaartmaatschappij Norwegian Air**, Industrieminister Iselin Nyboe zei donderdag in een verklaring, zeggend dat de regering niet van plan was om aandeelhouder van de groep te worden.

(...)

De daling van het luchtverkeer als gevolg van de gezondheids crisis heeft de maatschappij gedwongen om bijna haar hele vloot aan de grond te houden en de transatlantische vluchten te staken. Norwegian

Air heeft ook faillissementsbescherming aangevraagd in Ierland en Noorwegen.

(...)

De regering zal financiële steun verlenen door middel van een hybride lening, die afhankelijk is van de deelname van particuliere investeerders aan een kapitaalverhogingsproject, aldus minister Iselin Nyboe.

"Het plan lijkt sterker dan het plan dat we afgelopen oktober hebben afgewezen en we zijn daarom bereid om eraan bij te dragen", zei ze. "De regering heeft niet de ambitie om aandeelhouder in het Noors te worden," voegde ze eraan toe.

Indien haar herfinancieringsplan succesvol is, is Norwegian Air van plan haar vloot in te krimpen tot 50 vliegtuigen van de huidige 138, alvorens deze uit te breiden tot 70 vliegtuigen in 2022

[...].

***Mijn opmerking:** de Noorse overheidssteun voor Norwegian Air ligt op schema, maar is nog niet veiliggesteld. Het goedkope bedrijf moet nog particuliere investeerders vinden om zijn herstelplan te voltooien.*

> **Covid-19: een verlies van 14 miljard dollar voor Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen**

(bron Afrik) 23 januari - **Luchtvaartmaatschappijen in Afrika hebben in 2020 een verlies van 14 miljard dollar** (7 544 miljard FCFA) aan **passagiersinkomsten geboekt als gevolg van de Covid-19-pandemie**, volgens een rapport van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Volgens de statistieken hebben deze maatschappijen een daling van 78 miljoen passagiers en een daling van hun totale capaciteit met 58% ten opzichte van 2019 geregistreerd, wat vier maatschappijen ertoe heeft aangezet hun activiteiten op te schorten en twee andere onder curatele te stellen.

(...)

In haar verslag merkt de ICAO op dat "met de grenssluitingen en reisbeperkingen die in april 2020 wereldwijd van kracht waren, het **totale aantal passagiers met 92% is gedaald ten opzichte van 2019; 98% voor het internationale verkeer en 87% voor het binnenlandse verkeer**".

(...)

> **Boeing Belofen Olievrije Vliegtuigen tegen 2030**

(bron AFP) 22 januari - Boeing heeft op vrijdag beloofd om tegen 2030 passagiersvliegtuigen te leveren die op olievrije brandstof kunnen

vliegen.

(...)

Boeing heeft (...) tests uitgevoerd met vliegtuigen die 100 procent op "duurzame vliegtuigbrandstof" (SAF) vliegen, zei de groep in een verklaring. Deze brandstoffen worden bijvoorbeeld geproduceerd uit plantaardig afval, gerecycled huishoudelijk afval of afgewerkte bakolie. **Volgens de International Air Transport Association (IATA) kan SAF de CO2-uitstoot tot 80% verminderen ten opzichte van conventionele kerosine over de gehele levenscyclus.**

Vliegtuigen mogen momenteel vliegen met brandstof die tot 50% SAF bevat. Maar om "te voldoen aan de verbintenis van de luchtvaartindustrie om de koolstofuitstoot tegen 2050 met 50% te verminderen ten opzichte van het niveau van 2005, moeten vliegtuigen ruim voor 2050 100% duurzame vliegtuigbrandstoffen kunnen gebruiken", merkt Boeing op.

(...)

De fabrikant is van plan om samen met motorfabrikanten, leveranciers en regelgevers te werken aan technische veranderingen om vliegtuigen alleen op SAF te laten vliegen. Tegelijkertijd blijft het werken aan motoren die kunnen worden aangedreven door elektriciteit of waterstof. (...)

***Mijn commentaar:** Het is technisch mogelijk om met vliegtuigen te vliegen met motoren die duurzame vliegtuigbrandstof gebruiken (op basis van gerecyclede producten) of die op vloeibare waterstof draaien.*

Een van de belangrijkste uitdagingen zal zijn om deze nieuwe brandstoffen te produceren zonder CO²-uitstoot en in voldoende hoeveelheden.

> Paniek aan boord van het Franse luchtvervoer, "tot nader order".

(bron Le Journal de l'Aviation) 19 januari - De **angst en het heilige voorzorgsprincipe hebben het Franse luchtvervoer opnieuw hard getroffen, of althans wat er nog van over is.** De aanscherping van de toegangsvoorwaarden voor reizigers van buiten de Europese Unie, de quarantaines die nu in Guadeloupe en Martinique zijn opgelegd, de opschorting van de vluchten naar Mayotte, de vermindering van de frequenties naar Frans-Guyana, al deze maatregelen die de komst van bepaalde varianten van het coronavirus moeten vertragen, zo niet tegenhouden, zullen noodzakelijkerwijs een nog grotere impact hebben op een sector die al tien lange maanden voor zijn voortbestaan vecht. De prijs gaat zonder twijfel naar de Quai d'Orsay en zijn oordeelkundig

communiqué dat "tot nader order" elke internationale reis "volledig en strikt" afraadt, informatie die natuurlijk geen verbod is, maar die zeker een kwart van alle activiteiten in de sector heeft gedempt.

Laten we duidelijk zijn: de veralgemening van de PCR-tests alvorens terug te keren naar Frankrijk en de zevendaagse isolatieperiode zodra er maatregelen zijn die zinvol zijn en al in veel andere landen worden toegepast. Ze hadden zelfs iets eerder kunnen worden uitgevoerd, aangezien de Franse luchthavens sinds maart echte zeven bleken te zijn in vergelijking met andere Europese hubs. Wat echt kritiek is, is altijd dit gebrek aan voorbereiding, maatregelen die vallen zonder overleg met de betrokken actoren (luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, toeristische actoren), zonder harmonisatie met de maatregelen van onze Europese burens...

Het **Franse luchtvervoer zal** dus "tot nader order" ondergedompeld blijven in zijn onzekerheden, met een eerste halfjaar dat in alle opzichten dreigt te lijken op wat het de afgelopen zes maanden heeft meegemaakt. Het zal **ongetwijfeld opgeofferd blijven door de regering om redenen die niet langer echt legitiem zijn**, maar die eenvoudig duidelijk te maken zijn aan het grootste aantal mensen in een diepe en langdurige crisis.

Hoeveel tijd besparen deze nieuwe maatregelen op de ontwikkeling van de pandemie in Frankrijk? Een paar dagen op zijn hoogst? Ze zullen zeker niet de tijd inhalen die echt verloren is gegaan met het fiasco van de "test, opsporen, isoleren" strategie, noch voor de vertragingen van een vaccinatieplan dat veel beter voorbereid had moeten zijn, en veel eerder.

Mijn commentaar: ik ben zeer verrast door de opmerkingen van deze *journalist, die ik waardeer en wiens artikelen ik regelmatig publiceer.*

Hoe kan men geloven dat de Franse regering het Franse luchtvervoer opoffert? Het heeft al enkele miljarden euro's in de Franse luchtvaartmaatschappijen geïnjecteerd en heeft zojuist via zijn minister van Financiën op BFM TV aangekondigd: "We zullen Air France de komende maanden blijven steunen. Als Air France extra financiële steun nodig heeft, zal het die krijgen".

Wat het Franse vaccinatieplan betreft, wil ik u eraan herinneren dat dit op 16 en 17 december aan het Parlement is voorgelegd en geen specifieke problemen heeft opgeleverd. Het plan was om eind januari een miljoen mensen te vaccineren, een doel dat op maandag 25 januari werd bereikt. Ter vergelijking: Frankrijk heeft de afgelopen dagen meer mensen gevaccineerd dan Duitsland.

In ieder geval zal het tempo van de vaccinatie vooral afhangen van de beschikbaarheid van vaccins.

Op zaterdag 23 januari berichtte de krant Les Échos over leveringsproblemen:

De bezorgdheid en de woede in Europa nemen toe na aankondigingen van vertragingen bij de levering door Pfizer en vervolgens door AstraZeneca bij de levering van de vaccins tegen Covid-19. Het laboratorium van AstraZeneca/Oxford wordt, onder voorbehoud van goedkeuring, die op 29 januari wordt verwacht, geconfronteerd met een "daling van de opbrengst" op één productielocatie.

De beschikbare doses zullen kleiner zijn dan verwacht, hoewel de Europese Commissie aanvankelijk tot 400 miljoen doses van het vaccin had gereserveerd. De aankondiging werd begroet met "diepe ontevredenheid" die op Twitter werd geuit door EU-commissaris voor gezondheid, Stella Kyriakides, die aandrang op "een precies leveringsschema".

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers- en oud-werknemersaandeelhouders

In januari ontvangt u verklaringen van Natixis en/of Société Générale. Standaard worden deze overzichten per post verzonden.

U vindt op mijn website

<http://navigaction.com/Vous/Vendre%20acheter.htm> hoe u toegang krijgt tot de websites van de managers.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen bij elke wijziging van uw postadres, **adviseer ik u een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie ontvangen van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar heeft

gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.547 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 25 januari. Het is 9,60% lager dan een week.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) **stijgt met \$1 tot \$56 per vat.** Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin is de prijs met \$16 (+41%) gestegen.

Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 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 die de werknemers en
voormalige werknemersaandeelhouders PNC en PS
vertegenwoordigt.**

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCThis
press review behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Als
u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

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

Om mij te bereiken: [bericht voor Francois Robardet](#). 10814 mensen ontvangen dit persoverzicht online