

AF-KLM zet in op vaccin voor hervatting vanaf april



## I Brief van de directeur Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PS en PNC

N°796, 22 februari, 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wenst te lezen

Als u deze pagina niet correct 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](#) 

## Redactie

*Beste lezers,*

*Ik vernam het overlijden van een van onze oudste CNP's, Albert Leblanc, op de leeftijd van 95 jaar. Hij was een trouwe lezer en uit zijn opmerkingen bleek een diepe gehechtheid aan ons bedrijf.*

*Ik wilde hem eren door de omslag te gebruiken van het boek dat hij net geschreven had.*

*"Welkom aan boord!", een boek geschreven door Albert Leblanc.*

*Bij het uitbreken van de oorlog op 3 september 1939 werd Albert Leblanc gedwongen zijn ambitie om piloot te worden op te geven, terwijl hij wel werd aangenomen op de Breguet-school. Hij liet zijn droom om te vliegen echter niet varen en nadat hij had vernomen dat Air France haar eerste stewards aanwierf, waagde hij met succes zijn kans. Hij zou geen gezagvoerder zijn... maar "bar kapitein" in zijn eigen woorden!*

*Albert wordt dus de eerste steward die na de oorlog wordt aangeworven, op 20 mei 1946: hij is pas 21 jaar oud. 74 jaar later vertelt hij ons met smakelijke details over zijn buitengewone carrière aan boord van 19 vliegtuigtypes die tussen 1946 en 1980*

*door Air France in gebruik zijn genomen, gaande van de Bloch 220 tot de Concorde.*

*Hij vloog over alle continenten, landde in meer dan 130 steden en maakte 22.525 vliegreizen. Het geeft een nauwkeurig overzicht van de verbetering van de dienstverlening aan boord en van de arbeidsomstandigheden van het boordpersoneel, alsmede van de geleidelijke verkorting van de vliegtijden en van de vluchtomvang.*

*Albert, bij iedereen bekend als Alberto, is de laatste pionier in het grote Air France avontuur. Hij is de bewaarder van elegantie, savoir vivre en Franse stijl van service. Hij nam overal een stukje Frankrijk met zich mee en is er zo trots op dat hij gedurende zijn hele carrière ambassadeur van Frankrijk is geweest.*

*Goede laatste vlucht, Alberto*

*François*

## **Persoverzicht van maandag**

### **> Na donker jaar vertrouwt Air France-KLM op vaccin voor herstel vanaf april**

(bron La Tribune) 18 februari - **Het zal geen verbazing wekken dat de financiële resultaten van Air France-KLM voor 2020 catastrofaal zijn. Het bedrijfsverlies loopt op tot 4,5 miljard euro**; het nettoverlies loopt zelfs op tot 7,1 miljard euro als gevolg van voorzieningen; een daling van de omzet met 59% tot 11,1 miljard euro; en een nettoschuld die met bijna 5 miljard euro is aangegroeid tot een piek van 11 miljard euro. De cijfers zijn beangstigend. Het enige **goede nieuws is dat de groep over 9,8 miljard euro liquide middelen en kredietlijnen beschikt**, dankzij 10,4 miljard euro staatssteun in de vorm van door de Franse en Nederlandse regering gegarandeerde leningen en rechtstreekse leningen van laatstgenoemden, die beide voor 14,3% aandeelhouder zijn in Frankrijk en voor 14% in Nederland. In detail leed de Air France-groep een operationeel verlies van bijna 3,4 miljard euro, drie keer meer dan het operationele verlies van KLM van 1,1 miljard euro. De besprekingen over een belangrijke herkapitalisatie door de Franse en de Nederlandse Staat zijn nog steeds aan de gang in Brussel.

En toch, hoewel de grenzen nu gesloten zijn, **verwacht Air France-KLM "een herstel in het tweede en derde kwartaal dankzij de inzet van het vaccin"**. Air France-KLM "zal haar capaciteit geleidelijk opvoeren tot de zomer van 2021, ervan uitgaande dat zij in het eerste kwartaal 40% van haar aanbod veilig zal stellen. De Groep betreurt evenwel de "nog steeds beperkte zichtbaarheid van het herstel van de vraag".

"In de komende maanden zullen we doorgaan met het versterken van de fundamenteën van de Groep, door de economische en milieuprestaties te verbeteren, zodat Air France-KLM in staat zal zijn de kansen van het herstel ten volle te benutten. We beginnen 2021 met de hoop dat het verkeer dit jaar weer op gang komt zodra de vaccinatie op grote schaal is uitgerold en de grenzen weer opengaan", aldus groeps-CEO Ben Smith in een verklaring.

**Het ontwikkelingsplan van Transavia France wordt bevestigd.** Met de komst van 8 extra Boeing 737-800's zal de lagekostenmaatschappij over 48 vliegtuigen beschikken en deze zomer een twintigtal routes in Frankrijk openen.

Air France-KLM verwacht dat het aantal vliegtuigen in 2022 7% lager zal liggen dan in 2019 en wil in **2024**

het niveau van de zitplaatskilometercapaciteit van 2019 aanhouden. Op dat moment **verwacht Air France-KLM een daling van de eenheidskosten met 8 tot 10%**, met name dankzij "de vermindering van het aantal FTE's (voltijdsequivalenten). Na een vermindering met 8.700 in 2020 (10%, 5.000 bij KLM, 3.600 bij Air France), zet Air France-KLM in op een vermindering met ongeveer 6.000 arbeidsplaatsen "in de komende jaren". **"Er zijn plannen om ongeveer 900 vertrekken bij KLM en ongeveer 4.900 bij Air France te ondersteunen,**

"onmisbare" inspanningen", zei Frédéric Gagey tegen AFP.

Air France-KLM heeft momenteel 76.500 FTE-posten. Daarom heeft de groep een voorziening voor herstructureringskosten ten belope van 822 miljoen euro aangelegd. Daarbij komen nog twee andere voorzieningen: een voor brandstofdekking ten bedrage van 595 miljoen euro, de andere van 672 miljoen euro voor de waardevermindering van de vloot, voornamelijk als gevolg van de stillegging van de A380 (553 miljoen).

***Mijn commentaar:*** Air France-KLM is de eerste Europese luchtvaartmaatschappij die haar jaarresultaten publiceert.

*Zij zijn natuurlijk negatief, maar zij zouden "beter" moeten blijken dan die van IAG of Lufthansa.*

*Daar zijn verschillende redenen voor. De Air France-KLM groep heeft een goed gespreide activiteit tussen de Noord-Atlantische Oceaan, de Zuid-Atlantische Oceaan, Azië, Afrika en de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen. Zij heeft minder dan haar Europese concurrenten te lijden gehad van de ineensstorting van de vluchten op de Noord-Atlantische route, een sector waar passagiers met een hoge bijdrage het talrijkst zijn.*

*De Frans-Nederlandse groep profiteerde ook van zijn vrachtvloot. Vanaf het begin van de pandemie versterkten KLM en vervolgens Air France hun vrachtaanbod. Zozeer zelfs dat de inkomsten uit deze activiteit in 2020 met 54% zijn gestegen ten opzichte van 2019.*

*Wat gebeurt er in 2021? De Air France-KLM groep beschikt over voldoende liquide middelen tot het einde van het jaar. Daarna zal alles afhangen van de ontwikkeling van de epidemie, de vaccinatie en de beperkingen die al dan niet kunnen worden opgeheven.*

## **Gezondheidscrisis bij luchtvaartmaatschappijen: Air France-KLM, Airbus en ADP schrappen duizenden banen**

(bron Le Parisien) 18 februari - Een luchtvaartsector die verwoest is door de Covid-19-epidemie en verbijsterd door de financiële gevolgen daarvan, heeft donderdagochtend zijn jaarresultaten gepresenteerd. Bij Air France-KLM zijn ze "verschrikkelijk", in de woorden van haar CFO Frédéric Gagey. Bij ADP is het de formule van Churchill "bloed, tranen en zweet" die CEO Augustin de Romanet gebruikt. Wat Airbus-voorzitter Guillaume Faury betreft, hij spreekt van een markt die op zijn minst "moeilijk" is.

Gevangen in de turbulentie van deze ongekende crisis, zonder vooruitzicht op een uitweg op korte termijn, **hebben de drie driekleurenondernemingen aanzienlijke kostenbesparingsplannen opgezet. Met duizenden ontslagen.**

Bij Air France-KLM, (...) terwijl ze eind 2019 op 83.000 stonden, is het personeelsbestand van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij in een jaar tijd met 10% gekrompen. KLM verloor daardoor 5.000 banen. Bij Air France zijn dat er 3.600 minder, waaronder 368 piloten en 1.103 stewards en stewardessen via een collectieve arbeidsovereenkomst.

Maar dit is niet het einde van het verhaal. Tegen eind 2022 voorzien de reeds gelanceerde plannen nog in 4900 vertrekken bij Air France (en 900 bij KLM). De totale doelstelling van 8.500 te schrappen arbeidsplaatsen zou moeten worden gehaald.

(...) **Zal het bedrijf,**

gezien de rampzalige resultaten die het donderdag bekendmaakte, **nog meer banen schrappen? "Wij werken aan andere initiatieven**, maar het is nog te vroeg om daarover te spreken. We gaan dit plan, dat van aanzienlijke omvang is, nu al uitvoeren," schopte Anne Rigail tegen de kont, geïnterviewd door Le Parisien op donderdagmorgen. Later werd de vraag opnieuw gesteld, de CEO specificeerde toen dat **"deze aanvullende initiatieven niet alleen betrekking hebben op werkgelegenheid, maar ook op kantoorkosten, door de verhuizing van het hoofdkantoor in Roissy naar een flexkantoor, IT-kosten en inkoop in samenwerking met KLM..."**.

**Bij Airbus zijn de cijfers minder alarmerend, maar de echte verliezen: -1,1 miljard euro in 2020. Hoewel het veel beter gaat dan zijn Amerikaanse concurrent Boeing (-11,9 miljard dollar), heeft de Europese vliegtuigbouwer in 2020 nog steeds 29% van zijn omzet verloren.**

**Ook zij heeft in juni 2020 een sociaal plan gelanceerd.** Het aantal banen dat in Frankrijk aanvankelijk op 4.952 was geschat, is naar beneden bijgesteld. "Dankzij de

invoering van langdurige werktijdverkorting en de onderzoeksinspanningen van het herstelplan hebben wij banen kunnen redden in de machinebouw, met name in de ontwikkeling van waterstofenergie", aldus een woordvoerder.

**Nieuw onderhandeld cijfer: 4248 ontslagen. Het plan moet in de komende maanden worden uitgevoerd "alleen met vrijwillige vertrekken en pensioneringen, zonder ontslagen,"** zei dezelfde bron. "Maar dit zijn de banen aan de top van de ijsberg, merkt Michel Molesin, CGT-coördinator van de Airbus-groep, op. Achter deze grote opdrachtgevers verdwijnen nog meer banen van onderaannemers. »

**ADP** moet van zijn wolkje zijn gekomen. Terwijl de groep een jaar geleden nog records brak, **heeft zij 60% van de passagiers zien verdwijnen uit de ongeveer 20 luchthavens die zij over de hele wereld beheert.** Het resultaat: een verlies van 1,17 miljard euro en een drastisch kostenbesparingsplan. Naast de sluiting van terminals en kostenbesparingen over de hele linie, **zal ADP in 2021 "1500 mensen ontslaan, waarvan er 700 niet zullen worden vervangen", verklaart de groep. In ruil voor deze collectieve arbeidsovereenkomst, die unaniem door de vakbonden is ondertekend, heeft de directie toegezegd tot 2022 geen gedwongen ontslagen te zullen uitvoeren.**

***Mijn commentaar:** De drie grote Franse luchtvaartgroepen, Airbus, Aéroports de Paris en Air France, zouden tegen 2022 niet gedwongen mogen vertrekken.*

*Niettemin bestaat er enige onzekerheid voor de HOP! werknemers (zie hieronder het artikel over POS/PES).*

## **Het sociaal plan van Air France wordt in zijn huidige vorm niet goedgekeurd**

(bron La Tribune) 16 februari - Thunderbolt bij HOP en Air France. **Het afvloeiingsplan voor de regionale dochteronderneming van Air France is niet goedgekeurd door de Franse arbeidsadministratie. De CEO van HOP, Pierre-Olivier Bandet, heeft dit dinsdag aan de werknemers bekendgemaakt in een brief die La Tribune in handen kreeg.**

"Wij hebben vandaag een brief met opmerkingen ontvangen van de administratie die belast is met de goedkeuring van het PDV-PSE-project (vrijwillig vertrekplan-beschermingsplan, noot van de redacteur) van HOP! In deze brief wordt ons verzocht bepaalde maatregelen waarin het plan voorziet en die van toepassing zijn op vliegtuigbemanningen in het kader van het VSP-VSP, te herzien. Hoewel **wij het niet met alle opmerkingen van de Autoriteit eens zijn, moeten wij toch rekening houden met haar verzoeken om een snelle uitvoering van het plan te waarborgen.** Wij betreuren deze nieuwe vertraging, die ons extra zorgen baart, maar ons doel blijft om het vertrekplan betrouwbaarder te maken om de toekomst van ons bedrijf veilig te stellen", schrijft Pierre-Olivier Bandet.

"Er zal zeer spoedig een buitengewone WSG worden bijeengeroepen om de situatie met de personeelsvertegenwoordigers te bespreken. **Wij zullen ook met de representatieve vakbonden bijeenkomen om na te gaan welke veranderingen de administratie verlangt die een heroverweging van de voorwaarden voor herindeling binnen de groep voor het zeevarend personeel noodzakelijk maken.** In de ongekende crisis die wij doormaken, wil ik duidelijk stellen dat het HOP! industrieplan niet ter discussie is gesteld.

Alles staat in deze brief. De Direccte des Pays de la Loire (regionale directie voor ondernemingen, mededinging, consumptie, werk en werkgelegenheid), **de administratie die officieel belast is met dit dossier, heeft gewezen op het omstreden probleem van dit plan** dat betrekking heeft op 1.007 van de 2.400 personen: **dat van de herplaatsing van zeevarend personeel, piloten, hostesses en stewards. Het aan de Direccte toegezonden dossier bevat namelijk niet het beginsel van handhaving van een gelijkwaardige functie, noch het beginsel van herstel van anciënniteit, hetgeen in strijd is met de bepalingen van het arbeidswetboek.**

**De reden was eenvoudig:** niemand in het management van Air France wilde problemen krijgen met de vakbonden van het vliegend personeel van de luchtvaartmaatschappij, die zeer gevoelig zijn voor deze kwestie, vooral de piloten. **Het behoud van anciënniteit en posities zou in strijd zijn met de aanwervingsregels die zijn vastgelegd in de bedrijfsovereenkomsten voor het Air France-vliegend personeel.** Deze zijn duidelijk, met name voor piloten: wie ze ook zijn, waar ze ook vandaan komen, alle nieuwe aanwervingen moeten met succes de selectieprocedure van Air France hebben doorlopen (behalve in geval van een fusie) en zullen hun loopbaan bij de maatschappij onderaan de schaal beginnen, d.w.z. als copiloot op vliegtuigen voor de middellange afstand.

Het gevolg voor de piloten van Air France is dat een HOP-kapitein met 20 jaar anciënniteit die bij Air France wordt heringedeeld, zijn loopbaan bij de moedermaatschappij moet beginnen als copiloot op A320's of B737's van de dochtermaatschappij Transavia (aangezien alle piloten van deze laatste Air France-piloten zijn), met een sterke daling van het salaris, zelfs met de compenserende bonus die door de groep Air France wordt aangeboden (een maandsalaris vermenigvuldigd met het aantal anciënniteitsjaren, begrensd op 12 jaar). Dit is aanvaardbaar voor jonge copiloten, maar niet voor kapiteins. Zij zien het als een onrechtvaardigheid, ook al zijn sommigen van hen al zo'n twintig jaar in dienst van de Air France-groep. Een onrechtvaardigheid die in hun ogen vandaag nog minder zin heeft met de stopzetting van alle eigen commerciële activiteiten van HOP, aangezien HOP in september 2019 een chartermaatschappij voor Air France is geworden.

Lang voor de aankondiging van een banenreductieplan in juli 2020 had de nationale

pilotenvakbond (SNPL) bij HOP geprobeerd de SNPL van Air France ervan te overtuigen haar regels te versoepelen. Het mocht niet baten. Voor de SNPL is de naleving van de bij Air France geldende aanwervingsregels een rode lijn die niet mag worden overschreden. **De anciënniteitslijst van piloten is van cruciaal belang in alle luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld. De zogenoemde "professional ranking list" (LCP) bepaalt het carrièrepad van de piloten van de luchtvaartmaatschappij (bijvoorbeeld van copiloot tot gezagvoerder), en dus hun beloning.**

HOP-piloten met hun anciënniteit terugnemen zou in feite betekenen dat zij op de anciënniteitslijst vóór Air France-piloten komen te staan. De meest ervaren kapiteins konden zelfs rechtstreeks instappen als lange-afstandskapiteins en zo de plaats innemen van piloten van Air France.

Wat is het volgende? Een nieuwe onderhandeling over dezelfde regeling lijkt moeilijk. Sommigen dringen erop aan het plan alleen voor het grondpersoneel te handhaven en de overbezetting van de piloten te regelen via een collectieve onderhandelingspauze (RCC), zoals dit najaar het geval was bij Air France, zoals gevraagd door de SNPL van Air France. Met het risico dat deze CBI niet voldoende is om het teveel aan piloten op te vangen.

**"Geconfronteerd met een crisis die aanzienlijke gevolgen heeft voor haar activiteiten, moet HOP! dringend haar transformatie en herstructurering voortzetten. Ondanks de vandaag opgelegde deadline is het meer dan ooit noodzakelijk om het vertrekplan zo snel mogelijk uit te voeren om de toekomst van de luchtvaartmaatschappij veilig te stellen", zo reageerde Air France.**

***Mijn commentaar:** De moeilijkheden die Air France en HOP hebben ondervonden zijn legitiem. De situatie is des te ingewikkelder omdat de arbeidswet volgens de Direccte in strijd lijkt te zijn met de gewoonte bij Air France dat aangenomen piloten zich aan het eind van de professionele ranglijst (LCP) moeten plaatsen.*

*Onder normale omstandigheden levert de naleving van het LCP door vliegtuigbemanningen geen bijzondere problemen op. Op enkele uitzonderingen na worden nieuwe aanwervingen (zelfs ervaren) achteraan op de lijst geplaatst.*

*De situatie is deliquer in geval van een crisis of wanneer twee luchtvaartmaatschappijen willen fuseren. De pilotenvakbonden moeten dan een akkoord vinden om de LCP's van de twee maatschappijen te mengen.*

*In de Verenigde Staten bijvoorbeeld kon US Airways in 2010 niet fuseren met United Airlines omdat de vakbonden van de piloten geen akkoord hadden bereikt. Omgekeerd konden US Airways en American Airlines, nadat een akkoord was bereikt, in 2013 fuseren.*



## > Covid-19: Air France test een digitaal gezondheidscertificaat naar West-Indië

(bron Le Figaro) 22 februari - Sinds het begin van de Covid-19 crisis, een jaar geleden, veranderen de formaliteiten in verband met de reis van dag tot dag. Het overleggen van een negatieve test is nu verplicht voor de meeste internationale reizen, maar het controleren van deze tests, die vaak op papier worden aangeboden, kost tijd.

De mobiele applicatie ICC AOKpass, die in maart 2020 is ontwikkeld door de Internationale Kamer van Koophandel (ICC) in samenwerking met SGS en International SOS, een dienstverlenend bedrijf dat preventieve medische diensten aanbiedt, probeert zich een plaats op de markt te veroveren. (...) **Air France heeft vandaag de start aangekondigd van een ICC AOKpass testprogramma. Met deze mobiele applicatie, die beschikbaar is op smartphones, kunnen passagiers de resultaten van hun Covid-test, die is uitgevoerd in een partnerlaboratorium van de luchtvaartmaatschappij, veilig registreren.**

Eenmaal op de luchthaven tonen de passagiers hun smartphone in plaats van een papieren test. De "ICC AOKpass" controleert vervolgens via een beveiligd netwerk of de overgelegde test geldig is en voldoet aan de voorschriften van het land van bestemming.

**De vier weken durende test, die wordt uitgevoerd met de steun van Paris Aéroport, begint op 11 maart 2021 op alle Air France-vluchten met vertrek vanuit Paris-CDG naar Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) en Fort-de-France (Martinique). Het zal uitsluitend op vrijwillige basis worden uitgevoerd,** om de werking van de toepassing in reële omstandigheden te testen en de meningen van testklanten te verzamelen. Air France zal deze feedback delen met de andere luchtvaartmaatschappijen in de Skyteam-alliantie, die momenteel verschillende oplossingen testen voor het digitaliseren van gezondheidsdocumenten. (...)

En de Franse luchtvaartmaatschappij is niet de enige die dit systeem in West-Indië toepast. Reeds op 17 februari hebben de twee luchtvaartmaatschappijen van de groep Dubreuil, Air Caraïbes en de Franse low cost lange afstandsmaatschappij, aangekondigd dat zij vanaf maart de "ICC AOKpass"-toepassing zullen testen tussen Orly en de Franse Overzeese Gebiedsdelen.

**Een vaccinatiepaspoort, de toekomstige "pas" voor toerisme?** (...) Dit "alles-in-één" digitaal paspoort, de Travel Pass, zal tegen eind maart klaar zijn, kondigt de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) aan. **Deze mobiele applicatie is bedoeld als oplossing voor de digitalisering van alle reisformaliteiten, van de meest traditionele tot de gecertificeerde Covid-test, inclusief het bewijs van een dubbele dosis vaccin.**

(...)

***Mijn commentaar:*** Het is bijna een gegeven dat men zich gedurende enige tijd



*tegen Covid-19 zal moeten laten inenten wanneer men naar het buitenland reist. De door Air France geteste toepassing moet tijd besparen bij het inchecken.*

*Er bestaan andere oplossingen om de wachtrijen voor passagiers te verminderen. In Ierland is het bijvoorbeeld mogelijk alle formaliteiten voor binnenkomst in de Verenigde Staten te vervullen alvorens aan boord van het vliegtuig te gaan. Daardoor duurt het 20 minuten om de formaliteiten in Dublin af te handelen in plaats van vier uur bij aankomst in New York.*

## > **Air France: 2021, het jaar van de binnenlandse low-cost vluchten**

(bron Les Echos) 19 februari - Hoewel **2021** niet a priori het jaar zal zijn waarin Air France-KLM uit de crisis zal komen, **zal het zeker het jaar zijn waarin het low-cost model bij Air France echt van de grond zal komen.** Met, voor het eerst deze zomer, de komst van Transavia France op binnenlandse routes. Anne Rigail, president-directeur van Air France, heeft het donderdag tijdens de presentatie van de jaarresultaten nogmaals bevestigd: de lagekostendochter van de groep zal deze zomer 20 binnenlandse routes exploiteren, met vertrek vanaf Parijs-Orly, maar ook tussen regionale steden als Rennes-Montpellier, Brest-Toulon, Nantes-Toulon en Montpellier-Ajaccio.

Deze groeispurt zal gepaard gaan met de komst in april van acht nieuwe Boeing 737-800's met 189 stoelen - waarmee de vloot van Transavia tegen volgende zomer op 48 vliegtuigen (allemaal Boeing 737-800's) zal komen en rond de 50 tegen de winter van 2021-2022.

Met de nieuwe routes van Transavia en de heroriëntering van de regionale dochter Hop! op de verbindingen met Parijs-CDG en Lyon, **zou het low-cost aanbod** vanaf de eerste helft van 2021 9% van het binnenlandse aanbod van de Air France groep **moeten vertegenwoordigen**, met uitzondering van de feedervluchten naar de hub Parijs-CDG. Het is de bedoeling dit percentage **tegen medio 2022 op te trekken tot 26%, om zo** een binnenlands netwerk te redden dat al jaren wordt geplaagd door steeds terugkerende verliezen **dankzij een stoelkost die gemiddeld 40% lager ligt dan die van een Air France A320 en 52% lager dan die van een regionaal vliegtuig van Hop!** Als een

verder teken van deze omschakeling naar low-cost, die alleen zal besparen op de aanvoervluchten naar de hubs Parijs-CDG en Lyon en de Shuttle-dienst met vertrek vanaf Orly, heeft Air France discreet haar "business"-dienst opgeschort die een jaar geleden werd gelanceerd op de binnenlandse vluchten, met uitzondering van die naar Parijs-CDG en Amsterdam.

**Deze belangrijke strategische ommekeer werd mogelijk gemaakt door het akkoord dat in augustus 2020 werd bereikt tussen de directie van Air France en de belangrijkste pilotenvakbond, SNPL AF, waarbij het verbod voor Transavia om op binnenlandse routes te vliegen werd opgeheven.** Deze overeenkomst is nu de belangrijkste groeimotor van Air France, vóór Ryanair, EasyJet en Volotea. De directeur van de groep, **Ben Smith, laat geen gelegenheid voorbij gaan om de**

**deugden ervan te onderstrepen. De kostenstructuur van Transavia France ligt dicht bij die van EasyJet, met de extra kracht van het Flying Blue frequent flyer-programma van de groep," zei hij. Dit geeft ons een instrument dat IAG en Lufthansa niet hebben.**

De groei van Transavia zal niet beperkt blijven tot binnenlandse routes alleen. Zodra de grenzen weer opengaan, zal de appelgroene maatschappij ook de taak krijgen om verloren terrein terug te winnen op Europese regionale routes. Air France was tegen de tijd van haar sluiting in feite volledig verdwenen van de provinciaal-Europese routes, tot vreugde van andere low-cost maatschappijen.

***Mijn commentaar:*** Het lijkt zeker dat het binnenlands en intra-Europees verkeer het eerst zal worden hervat. Transavia France zal dan over een vloot beschikken waarmee het in deze markt kan investeren.

### **> Lufthansa: "Misschien vijf jaar om weer normaal te worden."**

(bron Trends) 15 februari - Het luchtvervoer zal niet snel weer normaal worden door de pandemie van het coronavirus, zei Lufthansa-baas Carsten Spohr maandag in een online discussie met de London School of Economics. Tot dusver zijn de regels voor het luchtvervoer niet versoepeld, integendeel, er zijn extra maatregelen toegevoegd, zei hij.

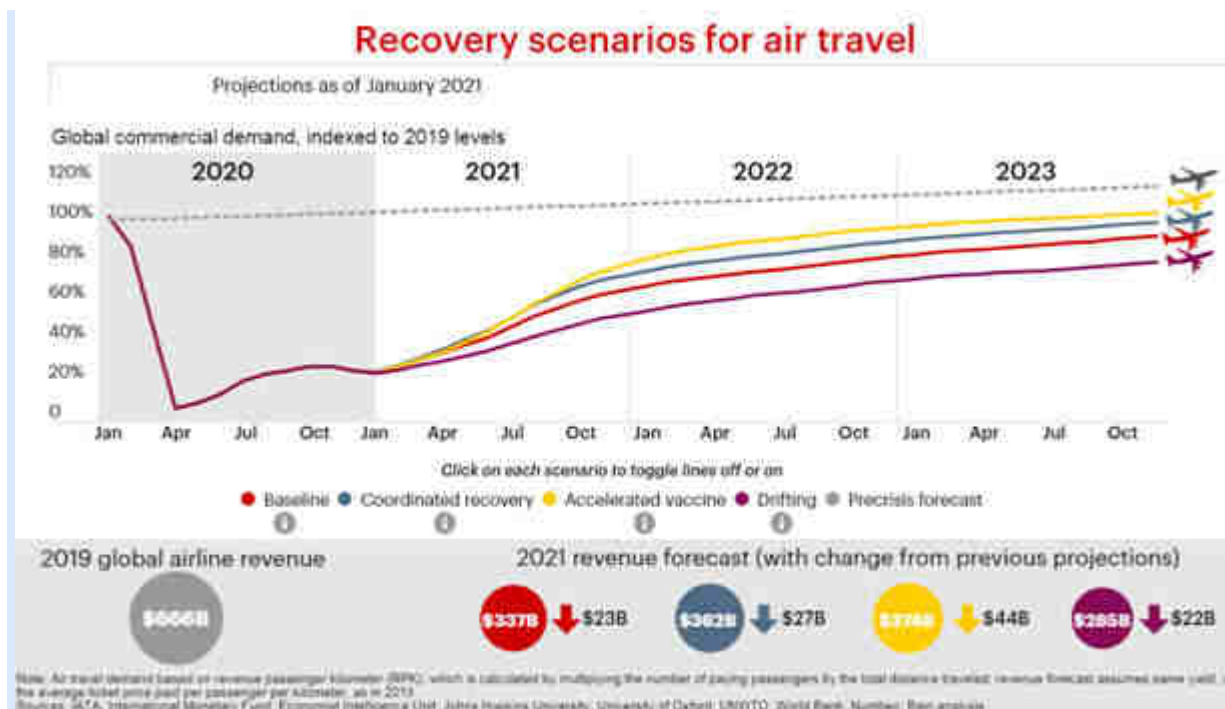
Voor de komende weken worden nog steeds lage passagiersaantallen verwacht.

**Voor de zomerpiek raamt de Lufthansa-baas een passagierscapaciteit aan boord tussen 40 en 60% van normaal.**

Hij verwacht ook dat vroeg of laat het testen van passagiers of het vaccineren van passagiers wereldnormen zullen worden alvorens aan boord van een vliegtuig te gaan.

**Volgens de baas van Lufthansa, de moedermaatschappij van Brussels Airlines, kan het 5 jaar duren voordat het niveau van 2019 in Europa en de VS wordt bereikt.**

***Mijn commentaar:*** De herstelsenario's waarop de luchtvaartmaatschappijen zich baseren, zijn ontwikkeld door de IATA. Het activiteitsniveau zal naar verwachting tussen 55% en 80% liggen tegen eind 2021, en tussen 70% en 95% tegen eind 2022. Hier is een overzicht:



## > Alitalia: Italië zou redding door Lufthansa kunnen accepteren

(bron L'écho touristique met AFP) 19 februari - "Alitalia stevent af op de verkoop van activa, eerst aan de staat en vervolgens aan Lufthansa," zo vat het dagblad La Repubblica samen. Giuseppe Leogrande, de commissaris die sinds 14 maanden aan het hoofd van Alitalia staat, "heeft om 150 miljoen euro extra gevraagd en aangekondigd dat hij de salarissen van februari niet zou kunnen betalen zonder de bijdrage van de anti-Covid-fondsen, waarover Brussel moet beslissen", meldt het dagblad La Stampa.

De operatie die de nieuwe regering onder leiding van Mario Draghi voor ogen staat, zou in drie fasen verlopen: **Alitalia zou onder controle komen van Cityliner, zijn low-cost dochter, vervolgens zou het ministerie van Economie, dat sinds 2017 1,3 miljard euro aan Alitalia heeft overgemaakt, de controle over Cityliner (70 vliegtuigen en 5.500 werknemers) overnemen, in wiens kapitaal Lufthansa zou instappen via een kapitaalverhoging.**

Dankzij dit plan zullen de leningen die door de Italiaanse staat aan de nationale onderneming zijn verstrekt, via Cityliner worden terugbetaald, hetgeen Brussel tevreden zou moeten stellen. Het nieuwe Alitalia zou dus binnen enkele maanden van start kunnen gaan met een vloot van 55 tot 70 vliegtuigen. De uitvoering van **dit plan zou tevens betekenen dat Alitalia zich zou moeten terugtrekken uit de Skyteam-alliantie, waarvan Air France-KLM en Delta Airlines deel uitmaken en die in ernstige financiële moeilijkheden verkeren.**

**Mijn commentaar:** In de afgelopen weken is er sprake geweest van een "nieuw nieuws" Alitalia, dat de naam ITA zou gaan dragen.

*Niemand kon vermoeden wat er zou komen: dat Alitalia een dochteronderneming zou worden van zijn eigen lagekostenmaatschappij.*

## > **Ryanair** stapt naar Europees Hof van Justitie in staatssteunzaak

(bron Businesstravel) 19 februari - **Ryanair gaat in beroep tegen de beslissing van het Gerecht van Eerste Aanleg van de Europese Unie ten gunste van staatssteunregelingen in Frankrijk en Zweden.**

Ryanair beweert dat de Zweedse leninggaranties en de Franse regeling voor uitstel van luchthavenbelasting alleen zijn voorbehouden aan luchtvaartmaatschappijen die in deze landen zijn geregistreerd, "terwijl alle andere luchtvaartmaatschappijen in de EU, die ook onder Covid-19 hebben geleden, worden uitgesloten, ondanks hun bijdrage aan het luchtvervoersnetwerk, de groei van de werkgelegenheid en het verkeer en aan de economie in het algemeen in Frankrijk en Zweden".

De luchtvaartmaatschappij had al in mei 2020 beroep aangetekend tegen de goedkeuring van deze systemen en verzekerde dat zij de zaak nu zou voorleggen aan het Hof van Justitie van de EU. (...)

**"Ryanair is een echte Europese luchtvaartmaatschappij.** Wij hebben geen rijk en machtig "thuisland" om ons in geval van moeilijkheden te subsidiëren. **Wij willen** ook geen **discriminerende hulp**. Ons instinct in tijden van crisis is te zoeken naar efficiëntieverbeteringen en kostenbesparingen, om meer routes aan te bieden tegen lagere tarieven - en tegelijk de groenste luchtvaartmaatschappij in Europa te blijven. Tijdens de Covid-19 pandemie werd meer dan 30 miljard euro aan discriminerende overheidssubsidies aan nationale luchtvaartmaatschappijen in de EU aangeboden en, indien dit wordt toegestaan, zal dit het gelijke speelveld in de luchtvaart in de EU voor de komende decennia verstoren en chronisch inefficiënte nationale luchtvaartmaatschappijen een manier geven om de overhand te krijgen op hun concurrerende lagekostenconcurrenten (...)," aldus een woordvoerder van Ryanair. Van

haar kant verklaarde de **EU dat "het uitstel van belastingbetaling dat Frankrijk heeft ingevoerd om luchtvaartmaatschappijen met een Franse vergunning tijdens de Covid-19-pandemie te steunen, in overeenstemming is met de EU-wetgeving"**.

"Deze steunregeling is geschikt om de economische schade als gevolg van de Covid-19-pandemie te herstellen en vormt geen discriminatie", voegde de EU eraan toe.

(...)

***Mijn commentaar:*** Ryanair heeft er geen moeite mee om in tijden van crisis kritiek te leveren op gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen.

*In een interview met France Inter heeft de voorzitter van de vervoerscommissie van*

*het Europees Parlement gesproken over de subsidies die de Ierse low-cost luchtvaartmaatschappij in normale tijden ontvangt.*

*France Inter, tijdschrift Interceptie van 14/02/21, woordelijk:*

*Michael O'Leary, de privé-kapitein van RyanAir, is voorzichtig om er niet aan te herinneren dat zijn privé-succesmodel evenmin voorbijgaat aan overheidssubsidies. Dat is de stelling van het groene europarlementslid Karima Delli, voorzitter van de vervoerscommissie van het Europees Parlement.*

*"Er is een tendens om Ryanair voor te stellen als een model van particulier succes terwijl de maatschappij, en ik zeg dit, profiteert van buitensporige overheidssubsidies. Het kan gaan om territoriale subsidies, Europese steun voor het opstarten van routes op perifere luchthavens, enz.*

***Ryanair ontvangt soms tot 800 miljoen euro of zelfs 1,1 miljard euro aan financiering per jaar.***

*Deze overheidsinjecties zijn des te absurder omdat Ryanair beschikt over goudsmiden in offshore-financiering die weten hoe de beste financiële vehikels moeten worden gebouwd en hoe op briljante wijze aan belastingoptimalisering kan worden gedaan.*

*Dit is ook iets waar Europa absoluut aan moet werken".*

## **> De Boeing 737 MAX terug in het Europese luchtruim**

(bron Capital) 17 februari - Het was slechts een kwestie van tijd na de toestemming van de Europese toezichthouder. **Op woensdag 17 februari vloog voor de eerste keer een Boeing 737 MAX commerciële vlucht naar Europa.** (...) "De eerste vlucht met de 737 MAX wordt vandaag uitgevoerd van Brussel naar Alicante en Malaga" in Spanje, aldus de Belgische maatschappij TUI Fly, die de route exploiteert. (...)

**Twee maanden na de Amerikaanse FAA heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) op 27 januari toestemming gegeven voor de hervatting van de vlucht met het toestel.** Het vliegtuig werd in maart 2019 aan de grond gehouden na twee ongevallen waarbij 346 mensen omkwamen, Lion Air in Indonesië in oktober 2018 (189 doden) en Ethiopian Airlines in maart 2019 in Ethiopië (157 doden). Het vliegtuig moest een wijziging ondergaan van de besturingssoftware, die bij de ongevallen betrokken was geweest, sommige kabels moesten worden verlegd en de piloten moesten een nieuwe opleiding volgen. (...)

De commerciële vluchten van de 737 MAX zijn op 9 december hervat met de

Braziliaanse maatschappij Gol en sindsdien in de Verenigde Staten en Canada. Sinds de ingebruikneming zijn 67 toestellen geleverd aan Europese klanten, waaronder 19 aan Norwegian Air Shuttle en 12 aan Turkish Airlines. In totaal zijn 723 vliegtuigen besteld door 14 Europese klanten - geen enkele daarvan Frans - waarvan er 210 nog moeten worden geleverd aan Ryanair, 92 aan Norwegian Air Shuttle en 63 aan Turkish Airlines.

**Mijn opmerking:** TUI Fly had de passagiers van tevoren meegedeeld dat zij met een 737 MAX zouden reizen.

*"Niemand heeft na dit bericht geannuleerd, en we hebben zelfs extra reserveringen ontvangen", aldus het Belgische bedrijf. "Dit toont aan dat de consumenten vertrouwen hebben in het vliegtuig."*

## Boeing 777 aan de grond na motorstoring in Colorado

(bron Les Échos) 22 februari - **Nieuwe harde klap voor Boeing. De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft dit weekend aanbevolen het gebruik van een aantal van zijn 777's op te schorten na een motorstoring in de Verenigde Staten, in Colorado, terwijl de Amerikaanse regelgever inspecties uitvoert.**

Zaterdag moest een Boeing 777-220 van United Airlines, die juist was opgestegen van Denver naar Hawaï, een noodbocht maken nadat de rechtermotor vlam had gevat. Een door een passagier gemaakte video toont de brandende motor en laat zien dat de beschadigde motorkap volledig is verdwenen.

(...)

United Airlines heeft onmiddellijk aangekondigd dat zij het gebruik van haar 24 Boeing 777-200's die met Pratt & Whitney 4000-motoren zijn uitgerust, zoals de beschadigde vliegtuigen, opschort. In de nasleep daarvan kondigde de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) strengere controles op deze vliegtuigen aan.

"Dit zal waarschijnlijk betekenen dat sommige vliegtuigen uit de vaart zullen worden genomen", verklaarde Steve Dickson, een ambtenaar van de regelgevende instantie, in een verklaring op Twitter. **Volgens Boeing zou de opschorting gevolgen hebben voor in totaal 69 met PW4000-motoren uitgeruste B777-200's die over de hele wereld in gebruik zijn en 59 andere die als gevolg van de crisis al tijdelijk in voorraad waren genomen.**

**De Boeing 777-200's zijn relatief oude wide-body langeafstandsvliegtuigen, waarvan de eerste in 1995 in dienst kwamen bij United Airlines** en geleidelijk werden vervangen door een nieuwer model, de 777-300ER. Wat de veiligheid betreft, hebben de 777's een gunstige staat van dienst, aangezien er nog geen door technische mankementen veroorzaakte crashes hebben plaatsgevonden. **Air France exploiteert nog steeds een twintigtal Boeing 777-200's, die niet met PW4000-motoren zijn uitgerust, maar met GE 90-94B-motoren, die a priori niet onder de FAA-richtlijn vallen.**



(...)

## Beurs persoverzicht

### > Air France-KLM: analisten zeggen dat aandelen kunnen dalen tot één euro

(bron Bloomberg) 16 februari - Air France-KLM is van de grote gevestigde Europese luchtvaartmaatschappijen het kwetsbaarst voor een langdurige daling van het passagiersverkeer en de koers van het aandeel zou volgens analisten van Bernstein tot één euro kunnen dalen.

**De Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij heeft nog een reddingsoperatie van meerdere miljarden euro's nodig en "heeft waarschijnlijk niet genoeg cash om in 2022 door te gaan"**, schreven analisten, waaronder Daniel Roeska, in een dinsdag gepubliceerde studie. "De omvang van het gat in de balans van AF-KLM is groot, en de extra schuldcapaciteit is zo gering dat een aanzienlijke verwatering zeer waarschijnlijk lijkt", aldus de heren.

Hoewel **British Airways, eigenaar van IAG SA, en Deutsche Lufthansa AG wellicht ook eigen vermogen zullen moeten aantrekken indien het reizen in de zomermaanden niet aantrekt**, staat Air France-KLM voor de meest dreigende crisis. Een kapitaalverhoging zou het aandeel kunnen doen dalen tot een fractie van het huidige niveau, aldus analisten, en **het aandeel daalde in Parijs met 2,4% tot 4,8 euro, alvorens het verlies weer goed te maken.**

De Franse en de Nederlandse regering zijn al maanden in gesprek over een nieuw reddingsplan voor de luchtvaartmaatschappij, waarvan zij gezamenlijk 28% van de aandelen in handen hebben. De Franse minister van Financiën Bruno Le Maire zei maandag dat er ook "intensieve" besprekingen gaande zijn met de Europese Commissie, die "corrigerende maatregelen" eist waardoor de concurrentie zou toenemen in ruil voor extra overheidssteun.

Air France-KLM verkeerde reeds in moeilijkheden voordat de luchtvaartsector werd getroffen door reisbeperkingen die de verspreiding van Covid-19 moesten afremmen. Vorig jaar ontving de maatschappij in totaal 10,4 miljard euro (12,6 miljard dollar) aan leningen en staatsgaranties.

IAG "blijft de enige bestaande luchtvaartmaatschappij waarin kan worden geïnvesteerd" voor Bernstein, die zei dat vooruitgang op het gebied van **immunisatie in het VK en de VS het transatlantische verkeer sneller zou kunnen heropenen dan andere intercontinentale routes.**

*Mijn commentaar: De beurs had geanticipeerd op de aankondiging van de slechte financiële resultaten van de groep Air France-KLM voor 2020. In de twee dagen na de bekendmaking van de resultaten is de koers van het aandeel met meer dan 4% gestegen.*



*De consensus van de analisten staat vandaag op 3,20 euro. Er zij op gewezen dat Barclays, dat een aandelenkoers van 5,10 euro voorspelt, de enige analist is die een hogere voorspelling doet dan de huidige aandelenkoers van 5,004 euro.*

*U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.*

***Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.***

## **Bonusartikel**

### **> De luchtvaartindustrie werkt aan een stappenplan om tegen 2050 koolstofneutraliteit te bereiken.**

(bron Euractiv) 15 februari - **De Europese luchtvaartindustrie heeft een plan opgesteld om tegen 2050 koolstofneutraal te worden; een stappenplan dat deze koolstofintensieve sector op één lijn moet brengen met de klimaatdoelstellingen van de EU.**

Het plan, dat op donderdag (11 februari) werd onthuld, moet de weg vrijmaken voor een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle binnenlandse en uitgaande vluchten in de EU met 45% tegen 2030, met als doel koolstofneutraliteit te bereiken tegen 2050.

De vluchten zullen niet emissievrij zijn, maar de uitgestoten CO<sub>2</sub> zal uit de atmosfeer worden geabsorbeerd door koolstofputten zoals bossen of andere voor dit doel gecreëerde technologie voor koolstofafvang en -opslag, aldus het verslag.

Onder de titel "Bestemming 2050 - Een route naar een Europese luchtvaart zonder emissies". (Destination 2050 - Towards Zero Net Emissions in European Aviation), is het document onderschreven door de meeste Europese luchtvaartverenigingen, waaronder ACI EUROPE, A4E, ASD EUROPE, CANSO en ERA.

Tanja Grotobek, directeur Europese zaken van luchtverkeersleider CANSO, zei dat de industriegroepen de handen ineen hadden geslagen om "een oplossing voor te stellen voor een gemeenschappelijke uitdaging: de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderen en tegelijk economisch voordelig en sociaal blijven".

"De luchtvaartsector wil een integrerend deel uitmaken van een milieubewust herstel en tegelijkertijd fundamentele connectiviteitsdiensten verlenen aan de burgers van het blok," voegde Montserrat Barriga, CEO van de regionale luchtvaartgroep ERA, hieraan toe.

Bovendien gaat "Destination 2050" vergezeld van een wetenschappelijk rapport, geschreven door het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum en het SEO-Instituut voor de Economie van Amsterdam, waarin vier oplossingen worden geschetst om de sector koolstofarm te maken: vliegtuigen en motoren moderniseren, groene brandstoffen gebruiken, economische maatregelen nemen en het

luchtverkeersbeheer verbeteren.

Schonere technologie, waarbij gebruik wordt gemaakt van elektriciteit of waterstof, zou de huidige emissies met een derde kunnen verminderen, aldus de studie.

De eerste waterstofaangedreven vliegtuigen zullen echter naar verwachting pas in 2035 beschikbaar zijn. Bovendien zullen elektrische vliegtuigen in hun huidige vorm naar verwachting minder passagiers vervoeren dan de huidige commerciële vliegtuigen.

Om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op waterstof tegen die tijd gecertificeerd zijn, moet bovendien meer in innovatie worden geïnvesteerd, zo is de sector het eens. Vertegenwoordigers van de Europese luchtvaart doen daarom een beroep op de regeringen om de risico's van investeringen in koolstofarme luchtvaarttechnologieën te beperken door financiële steun en positieve regelgevingskaders. "

Een sterk regelgevingskader is essentieel voor een ecologisch duurzame toekomst en een veerkrachtige en concurrerende financierende industrie", voegde Thomas Reynaert, directeur van A4E, hieraan toe.

### **Meer details over kosten en waterstof**

De milieu-NGO Transport & Environment (T&E) juicht het programma toe, maar zegt dat het te veel steunt op de hoop dat groene technologie op tijd zal worden ingevoerd.

"Het is een goede zaak, maar voordat regeringen een blanco cheque tekenen om waterstofvliegtuigen te bouwen voor de lange termijn, moet de industrie duidelijkheid verschaffen over de kosten die hiermee gepaard gaan. Bovendien blijft het onzeker wanneer deze technologie klaar zal zijn. Daardoor bestaat het risico dat enorme investeringen gâchés worden gedaan", waarschuwde Jo Dardenne, manager bij T&E.

Volgens de organisatie moeten de overheid en de industrie zich concentreren op de financiering en het gebruik van synthetische kerosine (ekerosine), die met de huidige brandstoffen kan worden gemengd zonder dat de vliegtuigmotoren moeten worden gemoderniseerd. E-kerosine

wordt verkregen door waterstof te combineren met kooldioxide - een groene brandstofbron zolang de waterstof afkomstig is van hernieuwbare bronnen en de CO<sub>2</sub> wordt opgevangen in de atmosfeer.

Volgens het rapport "Destination 2050" zouden duurzame brandstoffen in de luchtvaart de uitstoot met 34% kunnen verminderen. Voorts wordt in het dossier gepleit voor de invoering van een prijs op CO<sub>2</sub>-emissies om het gebruik van synthetische brandstoffen met een laag of nulkoolstofgehalte te versnellen.

Er gaan steeds meer stemmen op om in de Europese luchtvaart meer gebruik te maken van duurzame brandstoffen. Op 8 februari hebben ministers van acht lidstaten er bij de Europese Commissie op aangedrongen een "verplichting van mêlée" in te voeren, die luchtvaartmaatschappijen dwingt over te schakelen op milieuvriendelijke brandstoffen.

T&E uitte ook diverse punten van kritiek op de tekortkomingen van het plan, waarin geen aandacht wordt besteed aan andere niet-koolstofemissies van vluchten, waaronder de uitstoot van stikstofdioxide. Volgens deskundigen maken deze andere

verontreinigende stoffen tweederde uit van de klimaatvoetafdruk van de sector. Het document van de sector werd ingediend kort voor de publicatie van het initiatief van de EU-uitvoeringsinstantie inzake duurzame vliegtuigbrandstoffen (RefuelEU), dat tot doel heeft de CO2-emissies in de sector te verminderen in overeenstemming met het Groen Pact voor Europa.

Deze groene overgang komt op een moment dat de luchtvaartsector de gevolgen van de Covid-19-pandemie voelt. In 2020 waren er ongeveer 1,7 miljard minder passagiers dan in 2019.

***Mijn commentaar:*** De luchtvaartindustrie heeft een stappenplan opgesteld om tegen 2050 koolstofneutraliteit te bereiken.

*Om in de ogen van iedereen geloofwaardig te zijn, zal het van cruciaal belang zijn dat de NGO's de genomen opties valideren.*

## Einde persoverzicht

### > Advies voor werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders

De **jaarrekeningen van Natixis en/of Société Générale worden momenteel verzonden**. Standaard worden deze afschriften per post verzonden.

Op mijn [navigation-website vindt u de](#) voorwaarden voor toegang tot de websites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. 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 van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

**Het aandeel Air France-KLM noteert bij** het sluiten van de beurs op maandag 22 februari **op 5,004 euro**. Het is +1,56% gestegen in een week. De bekendmaking van de resultaten voor 2020, die in de lijn lagen van de verwachtingen, deed de koers van het aandeel in twee dagen tijd met 4,6% stijgen.

Sinds eind november 2020 is de prijs rond de 5 euro gebleven.

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

Het **gemiddelde (de consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro**. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. Op mijn blog vindt u de details van de analistenconsensus. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

**Het vat ruwe Brent-olie (Noordzee) is met 2 dollar gestegen tot 65 dollar**. Hij is sinds eind oktober 2020 gestaag gestegen.

Het staat op het punt om terug te keren naar het niveau van voor de pandemie, 69 dollar.

**Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.**

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten bezorgen die mij kunnen helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of het aandeelhouderschap van de werknemers...**

Ik zie je snel weer.

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

**Als je dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

## **François Robardet**

**Directeur Air France-KLM vertegenwoordigt werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PNC en PS.  
Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCT Dit

persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [\[uitschrijven\]](#)

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10833 mensen ontvangen dit persbericht online