



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 721, 16 september 2019.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[Volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> **Kandidaten voor de overname van Aigle Azur hebben 48 uur de tijd om hun aanbod te verbeteren.**

(bron: Libération) 16 september - **Aigle Azur, de oudste van de Franse particuliere luchtvaartmaatschappijen, heeft geleefd.** De Rechtbank van Koophandel van Evry (Essonne) heeft op maandag de gerechtelijke vereffening van de onderneming uitgesproken. Wat betekent dat het niet langer bestaat. De onderneming laat een geschatte verplichting van 148 miljoen euro en vooral 1.150 werknemers achter. Zeker, **sommige kopers hebben hun interesse in** een deel van de activiteiten en teams van het bedrijf **kenbaar gemaakt.** Voorlopig is de **Rechtbank van Koophandel** echter van oordeel dat hun voorstellen niet volstaan. Het **geeft hun dus 48 uur de tijd, dat wil zeggen tot woensdag 18 september om middernacht, om de huidige "onbevredigende" aanbiedingen te verbeteren,** volgens de verklaringen van Sonia Arrouas, de voorzitter van het hof.

Het bericht is voornamelijk gericht aan Air France en de familie Dubreuil, eigenaar van Air Caraïbes. Beiden zijn al enkele dagen favoriet en nemen de lijnen en medewerkers van Aigle Azur over. Om nog maar te zwijgen van Orly's kostbare start- en landingsslots. Een overvolle luchthaven waarvoor geen extra vliegbewegingen zijn toegestaan. Het aantal werknemers en de wijze waarop zij zullen worden overgenomen zijn echter nog steeds onderwerp van discussie. Het was in een poging om deze problemen op te lossen dat extra tijd werd toegekend. Raphaël Caccia, de **algemeen secretaris van de CFDTT's luchttransport tak, is**

van plan er gebruik van te maken om non-stop te onderhandelen met de kopers. "Ons doel is om een economische prestatieovereenkomst te bereiken waarin het aantal en de voorwaarden van de herindeling van de werknemers worden bepaald. Hij hoopt de overname van 600 ex-Aigle Azur van de 800 in Frankrijk (350 banen in Algerije) over te nemen.

De verbeterde overnamebiedingen zullen dan worden onderzocht door een ondernemingsraad die op vrijdag 20 september een advies zal uitbrengen, dat louter adviserend zal zijn. Tot slot zal de Handelsrechtbank van Evry op maandag 23 september opnieuw bijeenkomen om de herziene en gecorrigeerde voorstellen van de kopers te onderzoeken en hun vertegenwoordigers te horen. Het **hof zou zijn besluit**, volgens zijn voorzitter, Sonia Arrouas, op **vrijdag 27 september moeten uitgeven**. Deze datum is geen toeval. Aigle Azur heeft geen cashflow meer en de salarissen van september moeten betaald worden.

Naast deze beslissing roept het hoge bedrag aan schulden, 148 miljoen euro, een aantal vragen op en kan er snel een strafrechtelijke klacht worden ingediend tegen het management van de laatste CEO in functie, Frantz Yvelin.

De ineenstorting van Aigle Azur heeft ook ernstige problemen veroorzaakt voor een van haar onderaannemers, die verantwoordelijk is voor het passagiers- en bagagebeheer in Orly en Marseille. De **SFSO- en OPS-bedrijven, die bijna 200 mensen in dienst hebben**, zijn werkloos en hun toekomst wordt bedreigd. **Een ondernemingsraad is gepland voor deze dinsdag om de delicate situatie van deze twee bedrijven te bespreken.**

***Mijn opmerking:** De situatie van Aigle Azur is ernstiger dan wat er in de pers is uitgelekt. De president van de Rekenkamer meldde een verplichting van 148 miljoen euro, maar benadrukte dat dit een minimum was omdat de rekeningen niet konden worden gecertificeerd.*

Wie zal de schade vergoeden? De gestrande passagiers, de werknemers... en misschien het bedrijf WFS. Twee van haar dochterondernemingen (OFS en OPS) ondersteunen verschillende bedrijven in Orly: Aigle Azur en Transavia en Norwegian. Er moeten snel maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat noch Transavia, noch Noorwegen door een mogelijk faillissement van de twee WFS-filialen wordt getroffen.

Van de veertien overnamebiedingen op Aigle Azur zijn er nog slechts drie over, die ernstige garanties bieden, hoewel onvoldoende voor de handelsrechtbank: die van Air France, de Dubreuil-groep en Lu Azur.

Twee vakbonden hebben zich gemobiliseerd om een onderhandelde oplossing voor te stellen die de belangen van de werknemers van Aigle Azur zoveel mogelijk zal

beschermen. Potentiële kopers hebben 48 uur de tijd om zich te positioneren.

Speciale KLM: vier artikelen

> **KLM ziet niets in plan voor luchthaven op zee (KLM n'aime pas l'idée d'un aéroport en mer)**

(bron: De Telegraaf vertaald met Deepl) 13 september - (...) **De werkgeversorganisatie VNO-NCW heeft de afgelopen weken gepleit voor de bouw van een luchthaven op zee**, toen bekend werd dat de overheid een investeringsfonds van € 50 miljard wilde aankondigen. Minister Van Nieuwenhuizen zei woensdag op aandringen van de Tweede Kamer dat ze Schiphol op zee serieus zal bestuderen. De laatste decennia zijn er verschillende initiatieven genomen ten gunste van een luchthaven op zee.

"Ik zie niet in hoe de verhuizing van Schiphol vanuit Amsterdam een verschil zal maken.

Zonder KLM lijkt dit ambitieuze project niet mogelijk, omdat de grootste gebruiker van Schiphol een deel van de investeringen moet financieren... (...)

"Schiphol heeft een fantastische infrastructuur met vijf sporen en is goed bereikbaar via de weg en het spoor. Als het land wil investeren, laten we dan het huidige Schiphol verbeteren. Uitbreiding van terminals en spoorwegen en uitbreiding van de Noord/Zuid-metrolijn. Ik geloof in praktische oplossingen."

De KLM-leider vreest een langetermijnvisie, terwijl er nu een kortetermijnoplossing nodig is. Elbers pleit voor een beter gebruik van de vijf bestaande luchthavens plus Lelystad Airport. Deze laatste is al klaar, maar kan nu niet worden geopend vanwege het stikstofprobleem. "Een concept van de zee staat, naast operationele problemen zoals zout water, wind, vogels en windmolens, nog steeds voor veel praktische uitdagingen. Het is goed dat we er serieus naar kijken, maar ik zie op dit moment veel praktische bezwaren.

Elbers is van mening dat het probleem van overlast niet onmiddellijk wordt opgelost door te verhuizen naar zee, aangezien een deel van de vluchten nog steeds over land zal plaatsvinden. (...)

Elbers begrijpt dat de gemeenten rond Schiphol huizen willen bouwen. Maar hij wijst erop dat er ook een grote logistieke uitdaging is voor een luchthaven op zee.

"Bovendien zouden duizenden mensen naar hun werk moeten worden verplaatst. Het is gemakkelijk om te dromen van iets dat er op zijn vroegst over twintig jaar zal zijn. De luchthaven op zee is niet de oplossing voor al onze problemen".



Mijn opmerking: De bouw van een luchthaven op zee, ter vervanging van Schiphol, is een zeeslang in Nederland. Bovenstaand plan is de afgelopen jaren verschillende keren gepubliceerd.

Afgezien van de bedenkingen die de CEO van KLM heeft geuit over de kortetermijnbelangen van dit project, vraag ik me af: is de bouw van een dergelijke structuur verenigbaar met de doelstellingen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen?

Ik heb dezelfde vraag over de ontwikkeling van de luchthaven Charles de Gaulle. Heeft Air France een nieuwe terminal nodig (op 4) of kan de Franse luchtvaartmaatschappij tevreden zijn met de modernisering van Terminal 2?

> KLM biedt haar klanten de mogelijkheid om de trein te nemen tussen Amsterdam en Brussel.

(bron Le Figaro) 15 september - Vanaf maart 2020 **vervangt KLM één van haar vijf dagelijkse verbindingen tussen Amsterdam en Brussel door treinstoelen.** De Nederlandse luchtvaartmaatschappij is een samenwerking aangegaan met NS Nederlandse Spoorwegen en de Frans-Belgische exploitant Thalys om dit alternatief voor reizigers aan te bieden. De vlucht Brussel-Amsterdam wordt voornamelijk gebruikt door Brusselaars die naar Amsterdam Schiphol vliegen voor een lange afstand. In 2018 maakten meer dan 275.000 passagiers gebruik van deze route, een stijging van 8,4% op jaarbasis volgens de BRU-trends.

Op minder dan 200 km afstand van de twee steden: de reis met de Thalys duurt ongeveer anderhalf uur, vergeleken met iets minder dan een half uur voor het

vliegtuig. Ten tijde van de flyskam, in het Zweeds de schande van het vliegen, **speelde het ecologische argument natuurlijk een rol bij de keuze van KLM.** De link wordt regelmatig bekritiseerd om zijn impact op het milieu. Het bedrijf onderschrijft deze schrapping dan ook in zijn engagement "om een duurzame toekomst voor het luchtvervoer te creëren", door te werken aan "intermodaal vervoer per spoor en door de lucht". **Deze keuze maakt het ook mogelijk om slots vrij te maken voor meer winstgevende langeafstandsbestemmingen, terwijl de luchthaven Schiphol bijna verzadigd is.** (...)

> Matthijs ten Brink stopt als CEO Transavia (de CEO van Transavia NL verlaat het bedrijf).

(bron: Insideflyer vertaald met Deepl) 10 september - **CEO Matthijs ten Brink verlaat Transavia om eind september toe te treden tot de Sunweb groep,** kondigde moederbedrijf KLM aan. Ten Brink was zes jaar lang CEO van de goedkope dochteronderneming en "transformeerde het bedrijf in een financieel gezond bedrijf met een sterk merk". (....)

Pieter Elbers, CEO van KLM: "Wij vinden het bijzonder jammer dat Mattijs de KLM-groep verlaat. Onder leiding van Mattijs is Transavia de afgelopen jaren sterk gegroeid naar een financieel gezond bedrijf, met een belangrijke rol binnen de KLM-groep en een intensievere samenwerking met de KLM-groep. Natuurlijk respecteren we zijn keuze en wensen we Mattijs veel succes." (...)

Er is nog geen opvolger benoemd; de **andere leden van de raad van bestuur zullen de taken overnemen en in de tussentijd zal in samenwerking met KLM naar een opvolger worden gezocht.**

> KLM'ers pleiten voor referendum cao-bod (KLM-medewerkers pleiten voor een referendum)

15 september - **Het ontbreken van een collectieve overeenkomst en de nieuwe dreiging van de FNV-bond zorgen intern voor toenemende onrust.** Op zondag verwezen interne fora naar een eerdere petitie van dit jaar over het behoud van CEO Pieter Elbers. "We kunnen dan met een eenvoudig ja of nee stemmen over de voorstellen voor collectieve onderhandelingen die deze week zijn gedaan," staat er.

Zaterdagavond hebben vijf vakbonden het aanbod van KLM van 7% loon geaccepteerd, maar zowel de FNV als de VNC hebben het afgewezen. Zij kijken er nu naar uit om actie te ondernemen. VNC is de grootste vakbond binnen KLM. Zij is van mening dat de structurele loonsverhoging te laag is. (....)

Insiders vertellen De Telegraaf dat **de vakbonden zeer snel bewegen,** want dit is waarschijnlijk hun laatste kans om iets substantieels te krijgen. **Zij merken op dat de winst de komende jaren lager zal uitvallen, omdat de productiviteit zal dalen door hogere lonen en KLM haar groei op Schiphol niet zal kunnen voortzetten.**

Dit komt bovenop andere onzekerheden zoals de olieprijs, de economie en bijvoorbeeld de belasting op vliegtuigpassagiers. (...)

Mijn opmerking: Het verloop van de salarisonderhandelingen van KLM is vergelijkbaar met wat er vorig jaar bij Air France is gebeurd.

De context is echter anders: de groeivoorzichten van Air France waren in 2018 veel beter dan die van KLM in 2019.

> **Corsair en Frenchbee fly naar New York**

(bron: Business travel) 12 september - **Corsair en Frenchbee zullen bijna gelijktijdig twee nieuwe routes naar New York lanceren (....) in juni 2020. (....)**

Met deze nieuwe route verplaatst Frenchbee (en de groep Dubreuil, eigenaar van Frenchbee en Air Caraïbes) zich van zijn historische exploitatieactiviteiten naar de Franse overzeese departementen, gebieden en de Caraïben. (...)

Corsair wedt ook op New York, maar in tegenstelling tot Frenchbee zal het niet een A350 op deze route exploiteren maar een A330-900 neo. (....) Corsair was ook al aanwezig in de Verenigde Staten met zijn nieuwe route naar Miami die op 10 juni 2019 van start ging.

New York is veruit de belangrijkste langeafstandsbestemming voor Franse toeristen en er zijn dus marktaandelen te nemen. De

concurrentie zal hevig zijn voor Corsair en Frenchbee, terwijl veel luchtvaartmaatschappijen al vluchten aanbieden tussen Parijs en New York, waaronder Air France, American Airlines, La Compagnie, Delta, LEVEL, Norwegian United, XL Airways, enz.

In juni 2020 zullen de Fransen dus de keuze hebben tussen gemiddeld 16 vluchten per dag tussen de twee steden!

Mijn commentaar: Negen luchtvaartmaatschappijen zullen volgend jaar vluchten tussen New York en Parijs aanbieden. Het zou verbazend zijn als deze veelheid aan aanbiedingen zeer lang zou duren.

> **Bol d'Air van Noorwegen: twee belangrijke uitgestelde terugbetalingen van obligaties**

(bron: La Tribune) 16 september - Goed nieuws voor **Noors. In het midden van de herstructurering om te proberen haar financiële problemen te overwinnen, kondigde de luchtvaartmaatschappij op maandag aan dat zij een overeenkomst heeft bereikt om de terugbetaling van twee obligaties met een totale waarde van bijna 350 miljoen euro voor bijna twee jaar uit te stellen.**

De eerste obligatie, ter waarde van € 250 miljoen, zou in december volledig moeten worden terugbetaald, terwijl de tweede, ter waarde van € 89,5 miljoen, in augustus

2020 zou aflopen. In ruil daarvoor bood Noorwegen aan om zijn start- en landingsslots op de luchthaven van Londen Gatwick als onderpand te verstrekken, terwijl de betrokken verplichtingen voorheen niet waren gewaarborgd.

Op maandag, na vergaderingen met schuldeisers, deelde Noorwegen mee dat het de goedkeuring van meer dan twee derde van de houders van elke obligatie had gekregen. Een **verademing voor de maatschappij waarvan de moeilijkheden onlangs zijn verergerd door problemen met zijn Rolls-Royce motoren en door de immobilisatie van de Boeing 737 MAX.....**

***Mijn opmerking:** Noors bespaart tijd, maar de Noorse lagekostenmaatschappij is nog steeds niet teruggekeerd naar winstgevendheid.*

De toename van het aantal concurrenten in de Noord-Atlantische Oceaan werkt niet in haar voordeel.

> British Airways in een diep conflict met haar piloten

(bron: AFP) 13 september - British Airways heeft moeite om te herstellen van twee dagen van massale stakingen van haar piloten, die dreigen hun bewegingen te vergroten bij gebrek aan een loonovereenkomst, wat de rekeningen en de reputatie van de luchtvaartmaatschappij kan schaden. (...)

De onderhandelingen zijn vastgelopen sinds British Airways een week geleden een hand weigerde die door Balpa was uitgestoken om dit loongeschil op te lossen. De piloten weigeren een salarisverhoging van 11,5% over drie jaar voorgesteld door BA, die het loon van sommige kapiteins tot 200.000 pond per jaar (224.000 euro) zou brengen. Dit aanbod werd door Balpa als ontoereikend beschouwd, wat oproept tot een betere verdeling van de winst van het bedrijf, wat de aandacht vestigt op de offers die de vervoerder een paar jaar geleden heeft gebracht toen hij een moeilijke periode doormaakte.

BA heeft nog niet aangegeven hoe ze uit dit sociale conflict, dat volgens een door Balpa verstrekt cijfer ongeveer 40 miljoen pond per stakingsdag kost, wil geraken.

Deze beweging komt op een slecht moment voor IAG, het moederbedrijf van BA maar ook van Iberia, Vueling of Aer Lingus. Als gevolg van een **moeilijk klimaat als gevolg van de economische vertraging in Europa en de sterke concurrentie van de lagekostenmaatschappijen, waren de resultaten van het eerste halfjaar gemengd met een toename van de activiteit, maar een daling van het resultaat met 42%. (...)**

***Mijn opmerking:** British Airways heeft hetzelfde probleem als KLM.*

De groeivoorzichten voor de komende jaren zijn te laag om haar personeel de

gevraagde salarisverhogingen te kunnen toekennen.

> **Thomas Cook zou "dringend" één miljard euro nodig hebben**

(bron: Agence Belga) 15 september - Tour operator **Thomas Cook (Neckermann)** verkeert in ernstige financiële moeilijkheden. Het heeft absoluut meer dan een miljard euro nodig om het zwakkere wintertoerisme te overleven, aldus de Telegraaf op zondag.

Een redding van het bedrijf door de Chinese aandeelhouder Fosun Tourism Group via een kapitaalinjectie samen met banken en een overname van Thomas Cook wordt elke dag onzekerder, zo blijkt uit bronnen die dicht bij de door de krant genoemde zaak staan. De omzet van de touroperator in Europa bedraagt ongeveer 10 miljard euro. De groep stelt ongeveer 20.000 mensen te werk. Meer dan 20 miljoen toeristen gaan elk jaar op vakantie met Thomas Cook, het oudste reisbureau ter wereld, opgericht in het Verenigd Koninkrijk rond 1845. De verlieslatende toeristische groep, die touroperators, reisbureaus, hotels en vliegtuigen omvat, kampt met een schuld van ongeveer 2 miljard dollar.

Mijn opmerking: De moeilijkheden van het oudste reisbureau ter wereld zijn oud. Afgelopen april schreef het dagblad Le Monde:

"Al twintig jaar is het bedrijf verscheurd tussen aandeelhouders wiens strategie even onduidelijk is als die van de Britse Conservatieve Partij. In een tijd van desintermediatie van reizen onder druk van het internet, heeft het bedrijf verticaal geïntegreerd met zijn hotels, fysieke agentschappen, luchtvaartmaatschappijen, touroperators, wisselactiviteiten."

Het vooruitzicht van Brexit en de zwakte van het pond sterling hebben de situatie van Thomas Cook niet verbeterd. Veel Britten hebben hun buitenlandse reizen uitgesteld.

> **Aangewezen beste Europese luchthaven, Lyon wordt een etalage voor Vinci.**

(bron Les Échos) 10 september - Voor het **eerst in tien jaar heeft de Internationale Luchthavenraad (ICA) een Franse luchthaven, Lyon Saint-Exupéry, voor het eerst in tien jaar de prijs voor de beste Europese luchthaven van het jaar toegekend van de luchthavens met 10 tot 25 miljoen passagiers per jaar**. Het is meer dan een driekleurige overwinning van de regionale superioriteit op Genève, het is een **geschenk uit de hemel voor Vinci, die** Lyon Saint-Exupéry sinds 2016 onder concessie heeft geleid en die **probeert geloofwaardigheid te geven aan haar bod om het geprivatiseerde ADP, dat momenteel wordt geprivatiseerd, over te nemen**. "In de drie jaar dat wij Lyon Saint-Exupéry beheren, is het passagiersverkeer tussen

2016 en nu met 8% per jaar gestegen ten opzichte van +2% tot +3% voor onze aankomst en +2% tot +2,5% per jaar voor Genève", benadrukt Nicolas Notebaert, CEO van Vinci Airports.

De luchthaven, die gegroeid is van 90 naar 130 bestemmingen, is een laboratorium voor Vinci geworden. (...)

In juli heeft Vinci in een periode van 12 maanden de kaap van 250 miljoen passagiers op haar 46 luchthavens overschreden, met name dankzij de groei van het Aziatische toerisme, vooral in China, op haar luchthavens in Japan en Cambodja. De burgemeester van Lyon, Gérard Collomb, wil ook groei. "We richten ons op de 15 miljoen passagiers in Lyon en we willen een lijn met de Verenigde Staten en een lijn met China", herinnerde hij zich maandag tijdens de ICA-prijsuitreiking. "Nice is een stap vooruit, met al een directe lijn naar China en binnenkort een tweede!" zegt hij, "wordt hij boos.

Lyon slaagt er niet in om die te hebben, en de burgemeester geeft het de schuld aan de wens om de Chinese routes op Roissy te concentreren.... en concurrentie te vermijden. Gérard Collomb staat dan ook negatief tegenover Vinci's wens om ADP te begeren en vreest, als hij wint, arbitrages van luchtverbindingen ten nadele van Lyon. Maar de kwestie is niet actueel. **"We werken momenteel niet aan het onderwerp ADP, noch wij, noch onze gesprekspartners, en het zou pas in het najaar van 2020 weer opduiken", aldus de CEO van de groep, Xavier Huillard.**

Beurspersoverzicht

> Air France KLM: diverse aanpassingen door analisten

(bron: Boursier.com) 10 september - (....) Na de publicatie van de activiteiten van het Frans-Nederlandse bedrijf in augustus hebben verschillende analisten hun boekhouding aangepast aan het dossier.

Credit Suisse, dat het lage niveau van late boekingen in het midden van het zomerseizoen benadrukt, heeft haar schatting van 2019 Ebit teruggebracht van 12% (139 ME) tot 1,043 miljard euro. Zij verwacht een daling van de omzet per eenheid met 1% in het 3e en 4e kwartaal. Neutraal op het aandeel, de Svl **mikt nu op 9,37 euro tegenover 10 euro tot nu toe.**

Bij het 'kopen' op waarde heeft **Oddo BHF ook zijn doelstelling aangepast van 12 naar 11,8 euro**, terwijl Alphavalue, integendeel, zijn aanbeveling om 'te verminderen' tot 'te accumuleren' door zich te richten op 9,83 euro heeft verhoogd.

> Airbus openbaar wordt gemaakt, zou de WTO zich in het voordeel van de Verenigde Staten hebben uitgesproken over subsidies.

(bron: kapitaal) 16 september - Airbus worstelt op de Parijse beurs (...), terwijl de **Wereldhandelsorganisatie (WTO) naar verluidt de kant van de Verenigde Staten**

kiest voor illegale subsidies van Europa aan Airbus. Dit werd gerapporteerd door de Amerikaanse website Politico op zaterdag, gebaseerd op verschillende Europese bronnen. De media verwachten dat Donald Trump, de Amerikaanse president, snel reageert met nieuwe tarieven voor producten die uit de EU worden ingevoerd. Volgens Politico hebben de **Verenigde Staten het recht om tussen de 5 en 10 miljard dollar terug te vorderen.** Dit is minder dan wat Washington in het verleden heeft beweerd, namelijk een jaarlijkse schade van 11 miljard dollar in verband met de betwiste Airbus-subsidies. In ieder geval is de lijst van Europese producten die de gevolgen van deze bedreigingen kunnen ondervinden, al klaar. (...) Airbus-breedrompvliegtuigen en -helikopters staan op de eerste plaats. Ze worden gevolgd door onder andere kazen, wijnen, zalm en Ierse whisky's. Het is echter **mogelijk dat de EU in dit geschil tussen Boeing en Airbus slechts één slag heeft verloren. Zij heeft zelf een klacht ingediend over vermeende illegale subsidies die Boeing zou hebben ontvangen.** Volgens Politico zou de WTO in het voorjaar van 2020 een besluit kunnen nemen. **Wordt voortgezet.**

> **Uitbraak van zwart goud en diplomatieke spanningen na de aanval op Saoedische olie**

(bron AFP) 16 september - De **olieprijzen stegen maandag na de aanval op Saoedi-Arabische olie-installaties**, waardoor de wereldwijde aanvoer van zwart goud drastisch afnam en de vrees ontstond voor een militaire escalatie tussen de Verenigde Staten en Iran.

"Dit is de grootste eenmalige onderbreking van de olietoevoer in de geschiedenis", zegt Ipek Ozkardeskaya, analist voor London Capital Group. (...) Bij de opening stegen de prijzen in Londen met 20%, de sterkste beweging tijdens de sessie sinds 1991 en de Golfoorlog. "De **aanval annuleerde ongeveer de helft van de Saoedische productie, of ongeveer 5% van de wereldproductie,**" merkt Craig Erlam van de Oanda makelaardij op. (...)

Volgens deskundigen zal Ryad in staat zijn om snel een derde van zijn productie te herstellen. Het koninkrijk heeft ook al beloofd om zijn enorme reserves te mobiliseren om de schok op te vangen, en de Amerikaanse president Donald Trump heeft gezegd dat hij klaar is om hetzelfde te doen, om de olieschok op te vangen. (...)

Hoewel de wereld niet direct bedreigd wordt door een tekort aan zwart goud, tonen de markten maandag ook door hun bloedvergieten de angst voor een militaire escalatie tussen Washington en Teheran.

Einde van het persoverzicht

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

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

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

Op 9 september had de raadpleging 724.000 handtekeningen opgeleverd, of 15,35% van de vereiste handtekeningen.

Mijn opmerking: Het aantal handtekeningen wordt nu slechts twee keer per maand gepubliceerd. Volgende publicatie op 23 september.

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

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 16 september 9.174 euro. Het is met 2,85% gestegen.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,79 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 5 naar 68 dollar. Het is maandag met 12,5% gestegen na aanvallen op olie-installaties in Saoedi-Arabië.

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

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

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

Ik zie je snel weer.

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

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

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

| François Robardet...

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

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

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

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

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10179 mensen ontvangen deze persrecensie live