



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 726, 21 oktober 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....

> **De nieuwe vliegbelasting, goedgekeurd door de Nationale Assemblée.**

(bron: Le Journal de l'Aviation) zijn twee Franse luchtvaartmaatschappijen failliet gegaan van 18 oktober tot september. Maar oktober is nog een maand..... In het kader van de herziening van het ontwerp van financieringswet voor 2020 **heeft de Nationale Assemblée onlangs de invoering van de nieuwe vliegbelasting**, die de regering afgelopen juli heeft aangekondigd, **goedgekeurd**. Het zal op 1 januari in werking treden.

Artikel 20 van het wetsontwerp voorziet in de aanpassing van de solidariteitsregeling (taxe Chirac) om deze "ecologische bijdrage" op te nemen. Zij wijzigt de verdeling van de belastinginkomsten door naast het SDF (Fonds de solidarité pour le développement) het AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) toe te voegen aan de begunstigden. Het verhoogt ook de belastingtarieven om de financiering van de twee agentschappen te waarborgen.

De regering schat dat deze belasting 180 miljoen euro per jaar zal bedragen, maar de wet voorziet in een plafond van maximaal 230 miljoen euro. Deze zal worden afgetrokken van de vliegtickets die vanuit Frankrijk vertrekken, tot een maximum van 1,5 tot 18 euro, afhankelijk

van de lengte van de vlucht en de reisklasse. **Het doel ervan is niet om het luchtvervoer schoner te maken, te investeren in onderzoek of in de oprichting van een commercieel levensvatbare luchtvaartindustrie voor biobrandstoffen. Nee, dit hele bedrag moet worden gebruikt voor de financiering van zogenaamd schoon dagelijks vervoer, met name treinen.**

Elisabeth Borne, minister van Ecologische en Solidariteitstransitie, verzekert dat het geen verdere gevolgen zal hebben voor het concurrentievermogen van de Franse vlag, aangezien 62% van de Franse vlag zal worden gesteund door buitenlandse bedrijven. "De regering heeft ervoor gekozen dat het luchtvervoer deelneemt aan een milieuvriendelijke infrastructuur, met name het spoorvervoer. We doen het in zeer redelijke verhoudingen. "Zij **acht het normaal dat "het luchtvervoer bijdraagt tot de financiering van de mobiliteit in alle gebieden"**.

Maar de pil heeft moeite om door te dringen tot de luchtvaartmaatschappijen, die al verpletterd zijn door hun gebrek aan concurrentievermogen en walgen van het falen van de stichtingen. Het PCOL, een van hun vakbonden, wijst erop dat "het vliegtuig in Frankrijk het bijzondere kenmerk heeft dat het de enige vervoerswijze is die alle infrastructuur en veel van de taken die normaal gesproken aan de staat worden toevertrouwd, zoals de veiligheid op de luchthavens, betaalt" en dat het ook "belastingen betaalt om de huisvesting van mensen die in de buurt van luchthavens wonen, geluiddicht te helpen maken" bijvoorbeeld. (...)

Mijn opmerking: Allereerst een verduidelijking: deze nieuwe belasting zal, net als de solidariteitsbelasting (bekend als de Chirac-belasting), niet van toepassing zijn op aansluitende passagiers.

Frankrijk is niet het enige land in Europa dat een ecologische bijdrage levert aan het luchtvervoer:

..... Eind vorig jaar kondigde Nederland aan dat KLM 240 miljoen euro extra moet betalen: 140 miljoen euro vliegbelasting aan de schatkist en 100 miljoen euro voor geluidsoverlast

. In Duitsland heeft de regering besloten een nieuwe belasting voor de ontwikkeling van spoorverbindingen in te voeren, die wordt geraamd op 740 miljoen euro per jaar (zie hieronder)

. In Engeland zal

de Air Passenger Duty, die tot doel heeft de klimaat effecten van het luchtvervoer te beperken, in 2019 4,3 miljard euro opleveren voor de Britse staat.

Hoewel de bedragen van land tot land verschillen, is één constante dat luchtvaartmaatschappijen het betreuen dat de opbrengsten van deze belastingen niet worden gebruikt voor onderzoek naar alternatieven voor kerosine, die de CO2-uitstoot zouden verminderen.

> Duitsland zal de belasting op vliegtickets drastisch verhogen

(bron Les Échos) 16 oktober - De eerste effecten van het klimaatplan, dat op 20 september door Angela Merkel is gepresenteerd, zullen binnenkort voelbaar zijn. De **Duitse Raad van Ministers heeft woensdag een wetsontwerp aangenomen dat voorziet in een verhoging van 74% van de belastingen op vliegtickets voor binnenlandse en binnenlandse vluchten en een verhoging van 41% voor langeafstandsvluchten.** De tekst, waarin de fiscale maatregelen ter bevordering van een gunstiger gedrag op het gebied van vervoer, huisvesting en energieproductie in detail worden beschreven, is nog niet besproken in de Bondsdag.

(...) De regering wil de consumenten aanmoedigen om de voorkeur te geven aan de trein wanneer het alternatief bestaat. Hij had al aangekondigd dat hij de btw op langeafstandstreintickets vanaf 1 januari 2020 zou verlagen van 19% naar 7%. "Het **reizen per spoor moet niet alleen goedkoper worden, maar vluchten zullen ook duurder worden,**" zei hij in een verklaring.

De belastingen op binnenlandse en Europese vluchten vanuit Duitsland zullen met 5,53 euro stijgen tot 13,03 euro. Langeafstandsvluchten zullen toenemen met ongeveer 10 tot 16 euro, afhankelijk van het feit of ze al dan niet meer dan 6.000 kilometer ver weg zijn. In totaal kan de factuur ongeveer 60 euro bedragen voor de langste reizen. Ter vergelijking: Frankrijk heeft een vergelijkbare ecobijdrage gepland, variërend van 1,5 tot 18 euro per ticket, die vanaf 2020 180 miljoen euro per jaar zou moeten opleveren.

De Duitse regering verwacht dat nog eens 740 miljoen euro extra belastinginkomsten zullen worden gebruikt voor de financiering van de verlaging van de BTW op langeafstandstreintickets. Het spoor is dus lange tijd een slechte relatie geweest met het vervoersbeleid van het land, en de belangrijkste begunstigde van deze verschuiving naar een drastische vermindering van de CO2 -uitstoot is dan ook het spoor. Het klimaatpakket voorziet ook in een extra 20 miljard euro tegen 2030 om de spoorweginfrastructuur te moderniseren en de capaciteit van de Deutsche Bahn te verhogen. De doelstelling is om het aantal gebruikers van dit milieuvriendelijke vervoermiddel tegen 2030 te verdubbelen.

In een moeilijke internationale concurrentiesituatie zal Duitsland tot de landen met de hoogste belastingen behoren. (...) Alleen Groot-Brittannië en Australië hebben (...) hogere belastingen. (...)

Mijn opmerking: zowel in Duitsland als in Frankrijk is de opbrengst van de nieuwe belasting bedoeld om het spoorvervoer te financieren, niet om een beleid te voeren om de CO2 -uitstoot van vliegtuigen te verminderen.

> **Air France KLM en China Eastern breiden hun joint venture uit naar Virgin Atlantic.**

(bron Agefi-Dow Jones) 16 oktober - **Air France-KLM maakte woensdag bekend dat Air France, KLM en China Eastern een memorandum of understanding hebben ondertekend om de Britse Maagdeneilanden te integreren in hun bestaande joint venture.**

Deze nieuwe configuratie van de joint venture zal naar verwachting in het voorjaar van 2020 in werking treden, aldus Air France-KLM.

"Door onze aanbiedingen te combineren, creëren we een nog aantrekkelijker commercieel aanbod voor onze klanten, gericht op markten van het Verenigd Koninkrijk tot China", aldus Patrick Alexandre, Executive Vice President van Air France-KLM belast met verkoop en allianties.

China Eastern Airlines bezit 8,8% van **Air France-KLM**, dat op zijn beurt **een overeenkomst heeft getekend om een 31% belang in Virgin Atlantic te verwerven. De Frans-Nederlandse groep wacht nog steeds op regulatoire goedkeuringen om deze overname af te ronden.**

> **AFI KLM E&M richt zich op ontmanteling van vliegtuigen**

(bron: aerobuzz) 18 oktober - Sinds 2018 heeft de Air France KLM-groep de overname van twee Boeing 777-200ER's afgerond. De GE90-94B-motoren van het vliegtuig werden gecontroleerd en weer in overeenstemming gebracht met de voorschriften, alvorens beschikbaar te worden gesteld (via de onderhoudswerkplaatsen van de groep) als een uitwisselingsoplossing voor AFI KLM E&M-ondersteunende klantenbedrijven voor dit type vliegtuig en motor. Enkele honderden onderdelen van deze vliegtuigen zullen opnieuw worden gecertificeerd alvorens te worden doorverkocht of geleverd aan het wereldwijde netwerk van reservepools (gedeelde voorraad door verschillende klanten) en AFI KLM E&M-workshops, hetgeen zal bijdragen tot een betere dienstverlening aan haar klanten en tot lagere onderhoudskosten

voor haar klanten. **AFI KLM E&M is** via haar organisatie en netwerk **zodanig gestructureerd dat zij in staat is het potentieel te benutten van activa - apparatuur, motoren - die na demontage weer in gebruik kunnen worden genomen.** Als "airline-MRO", d.w.z. door de ervaring van het vlootbeheer ten dienste te stellen van de onderhouds- en herstellingsactiviteiten, geniet de groep van een grote zichtbaarheid op de vlootplannen van de bedrijven die klant zijn, om zo de investeringsmogelijkheden te identificeren die zich openen op de ontmantelingsmarkt. Demontagewerkzaamheden kunnen intern worden uitgevoerd bij KLM UK Engineering, dat capaciteit heeft op eengangstoestellen, en bij Bonus Tech voor motoren, of door partners.

De gerecupereerde activa worden vervolgens gecontroleerd, herzien en gehercertificeerd, voordat ze in de onderhoudswerkplaatsen en -pools over de hele wereld worden ingevoerd. Onderdelen kunnen ook verkocht worden op de tweedehandsmarkt via onze handelsonderneming AAF Spares. AFI KLM E&M Teardown Management centraliseert het beheer en de coördinatie van al deze activiteiten, van inkoop tot handel en beschikbaarheid van onderdelen, en biedt de nodige flexibiliteit om snel investeringsmogelijkheden te realiseren die overeenkomen met de onderhoudsbehoeften, verklaart Air France KLM E&M.

Mijn opmerking: het gebruik van tweedehands reserveonderdelen is een goede uitweg uit het monopolie van vliegtuiguitrusting en motorfabrikanten.

(bron: De Telegraaf vertaald met Deepl) 16 oktober - De **overheid wil proberen nieuwe vrijetijdsvluchten op Schiphol te beperken.** Dit is aangegeven in het ontwerp van het Witboek Luchtvaart (Infrastructuur) van minister Van Nieuwenhuizen.

Waarom is de minister hiermee bezig?

Onder bepaalde voorwaarden mag Schiphol na 2021 verder groeien. Momenteel wordt de capaciteit van de luchthaven verdeeld op basis van vrije concurrentie. Dit betekent dat in principe elke luchtvaartmaatschappij er toegang toe moet hebben, ook al maakt de route die zij wil gebruiken al deel uit van het netwerk van Schiphol. (...) **Dus de minister (...) komt met haar eigen regels om deze nieuwe vluchten op een andere manier te verdelen.**

Waarom wordt deze kwestie op deze manier aangepakt?

Dit is het resultaat van de mededingingsregels van de Europese Commissie in Brussel, die de afgelopen twintig jaar veel ruimte hebben gegeven aan goedkope luchtvaartmaatschappijen. Het zogenaamde selectiviteitsbeleid van 2008 is tot nu toe echter mislukt, vanwege Schiphol zelf. Deze laatste maakte gebruik van goedkope luchtvaartmaatschappijen, waardoor de luchthaven sneller volgeladen kon worden. **Vrijtijdsvluchten zullen naar verwachting gedeeltelijk vertrekken naar de luchthavens van Lelystad en Eindhoven.**

Wat ging er uiteindelijk mis?

De minister heeft niet specifiek vrijtijdsvluchten van Schiphol naar Lelystad kunnen overbrengen (...). **Brussel wil dat nieuwkomers zich ook in Lelystad kunnen vestigen.**

Wat zijn de kansen van de minister?

Dit is een moeilijke weg die de minister ingeslagen is; er zijn in de loop der jaren veel geschillen over geweest. Nogmaals, het zal nodig zijn de machtige Brussel te vragen om toestemming te geven voor de vaststelling van een afzonderlijke Nederlandse regeling. (...) Andere luchtvaartmaatschappijen bereiden zich voor op een geschil met de KLM-groep.

Waarom de KLM-groep?

Zij gebruikt al 70% van de capaciteit van Schiphol, maar wil het intercontinentale netwerk verder ontwikkelen. Als gevolg van de huidige mededingingsregels zal het binnenkort achterblijven bij de verdeling van nieuwe landingsrechten. Tegelijkertijd beschikt KLM over de nodige vloot om directe vluchten naar andere economische centra in de wereld uit te voeren. Daarom wil de regering er iets aan doen.

Mijn opmerking: Hoe kan ik de ontwikkeling van KLM waarborgen zonder de inwoners van Schiphol schade te berokkenen?

Het huidige voorstel van de Nederlandse regering is om lagekostenmaatschappijen te verplichten een deel van hun vluchten van Schiphol naar andere Nederlandse luchthavens over te brengen.

Dit project ligt dicht bij het project dat de Europese Commissie in Brussel al heeft afgewezen. Het lijkt waarschijnlijk dat het ook zal worden verworpen.

> Frankrijk, Ryanair's nieuwe ringweg en easyJet

(bron Les Échos) 17 oktober - **Frankrijk is op weg om het nieuwe slagveld voor Ryanair en easyJet te worden.** De Ierse lagekostenmaatschappij, die enkele jaren achterloopt op haar Britse

concurrent op de Franse markt, heeft dit jaar besloten haar inspanningen op te voeren. Tijdens een persconferentie deze woensdag in Parijs kondigde marketingdirecteur Kenny Jacobs de opening van 35 nieuwe routes vanaf Franse luchthavens volgende zomer aan. Dit brengt het totale aantal door Ryanair op de markt gebrachte routes van of naar 28 Franse luchthavens op 233. De Commissie is van oordeel dat het totale aantal door Ryanair op de markt gebrachte routes naar of van 28 Franse luchthavens op 233 zal komen.

Voorlopig **blijft easyJet met meer dan 20 miljoen passagiers** en meer dan 250 lijnen veruit de **grootste lagekostenluchtvaartmaatschappij van Frankrijk**. Maar (...) na de inauguratie van de eerste twee Franse bases afgelopen april, in Bordeaux en Marseille, met drie Boeing 737's elk, **heeft Ryanair op 4 oktober een derde basis in Toulouse ingehuldigd**, met twee vliegtuigen om te starten. Een vierde basis zal binnenkort officieel zijn op de luchthaven van Beauvais (...).

Ryanair hoopt te groeien van bijna 10 miljoen passagiers in 2018 op zijn Franse routes naar 12,7 miljoen in 2019 en bijna 20 miljoen eind 2020. Dit zou het mogelijk maken om dichterbij easyJet te komen, maar ook om de kloof met andere goedkope luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk te vergroten. **Met name Transavia France blijft onder de 10 miljoen passagiers en het ontwikkelingsplan van Transavia France is nog steeds hangende.**

Ryanair moet

echter **nog steeds rekenen op de vijandigheid van de Franse vakbonden van vliegtuigbemanningen**, waaronder de **vakbond** van piloten, de SNPL. Zij blijven kritiek leveren op de niet-naleving van de Franse sociale verplichtingen en roepen de Franse autoriteiten op om strenger op te treden. (...) Bovendien **moet Ryanair**

ook rekening houden met **de geleidelijke afschaffing van bepaalde min of meer wettelijke subsidies die door de plaatselijke autoriteiten worden toegekend** in ruil voor de bediening van hun kleine luchthavens. In het begin van het jaar had het al aangekondigd dat het zou vertrekken uit Montpellier, na het einde van de als illegaal beschouwde subsidies. En deze maand was het de beurt aan de stedelijke gemeenschap van Grand Poitiers om te stemmen voor de niet-verlenging van het marketingcontract. (...)

***Mijn opmerking:** Ryanair heeft besloten zijn ontwikkeling op de Franse markt te versnellen door bases in Frankrijk te vestigen, zoals easyJet, Vueling, Volotea... en Transavia Frankrijk.*

> Noors en Jetblue bereiden een grote alliantie voor...

(bron: La Tribune) 17 oktober - (...) Het is een krachtig

bondgenootschap in de goedkope wereld dat wordt voorbereid op de transatlantische as. Deze donderdag **kondigde de Noorse, Europa's grootste lange-afstandsmaatschappij, de ondertekening van een intentieverklaring met de op een na grootste Amerikaanse lagekostenmaatschappij JetBlue aan.** Dit met het oog op de totstandbrenging van een partnerschap dat volgende zomer van start kan gaan.

(...) Indien deze overeenkomst succesvol is, zal zij goed nieuws zijn voor het Noors, dat in financiële moeilijkheden verkeert. Het zou er zelfs toe bijdragen dat het zijn trans-Atlantische vluchten van Jetblue-passagiers zou kunnen voorzien. Het zou een aanvulling zijn op dezelfde soort overeenkomst die Noorwegen in Londen met Easyjet heeft ondertekend. Voor JetBlue zou dit partnerschap het mogelijk maken om langeafstandsvluchten op de markt te brengen voor de start van haar activiteiten naar Londen in 2021 en later naar Parijs en Amsterdam (...).

***Mijn opmerking:** Wanneer een Europees bedrijf als het Noorse zich op de trans-Atlantische markt begeeft, is het een van de grootste problemen om klanten aan de andere kant van de Atlantische Oceaan te vinden.*

De alliantie met JetBlue moet Noorwegen in staat stellen dit probleem te overwinnen.

> De situatie voor Alitalia verslechtert verder voor Alitalia

(bron L'Écho touristique) 17 oktober - De toekomst van Alitalia is nog steeds verduisterend. **De door Ferrovie dello Stato (en Atlantia) gevraagde verlenging van de termijn met ten minste acht weken voor het** indienen van een definitief bod - zoals onthuld door de Corriere della Sera - **doet bij de met de** zaak belaste commissarissen met **name juridische twijfels rijzen.** (...)

Volgens de Italiaanse media werd de toon van de brief van Ferrovie dello Stato (en Atlantia) om meer tijd te vragen (dit zou de zevende verlenging zijn) voor het bereiken van een overeenkomst met Delta of, met Lufthansa, niet gewaardeerd.

De commissarissen zullen 48 uur de tijd nemen om de aan de onderneming toegestane verlenging te onderzoeken. Hoewel het voorbarig is om zich de liquidatie van Alitalia voor te stellen om geprivilegieerde schuldeisers te beschermen, gaat deze eindeloze reeks over in een tragedie. Het risico is nu dat er pas in maart 2020 een consortium ontstaat (...).

In Frankfurt **herhaalde een woordvoerder van Lufthansa het voorstel van Lufthansa voor een commerciële samenwerking, maar hij ontkende dat hij belangstelling had voor investeringen in Alitalia.** Het Duitse bedrijf wil de "traumatische" ervaring van de overname van Air Berlin niet herhalen. Maar in de afgelopen weken heeft ze geprobeerd uit te vinden waar ze kan investeren: op haar tafel liggen de dossiers van Condor, Norwegian Air, Sas, Adria Airways en Sas. Alitalia is niet de enige die.....

Mijn opmerking: Het zou een kwestie zijn van het toekennen van een nieuwe termijn, tot 1 december (2019), om het project voor de overname van Alitalia af te ronden.

Een van de belangrijkste kopers, de Atlantia groep, dreigde te stoppen met deelname aan het reddingsplan. De Italiaanse regering heeft een procedure ingeleid tegen haar dochteronderneming Autostrade per l'Italia, die betrokken was bij het instorten van een brug in Genua.

> **Etihad Airways verwacht een terugkeer naar winstgevendheid in 2023**

(bron Reuters) 8 oktober - **Abu Dhabi-Gebaseerde Etihad Airways hoopt om terug te keren naar winstgevendheid in 2023 na een vijf jaar herstelplan,** zijn sales manager Robin Kamark zei woensdag. Etihad leed in 2018 voor het derde achtereenvolgende jaar verliezen, ondanks besparingen van bijna een half miljard dollar door de inkrimping van het personeelsbestand en de vloot. Kamark vertelde verslaggevers aan de zijlijn van een luchtvaartconferentie in Abu Dhabi dat Etihad twee Airbus A-350-1000 vliegtuigen in ontvangst heeft genomen.

Mijn commentaar: In de afgelopen drie jaar heeft Etihad Airways 4,7 miljard dollar aan verliezen geaccumuleerd. In dezelfde periode steeg de omzet van 9 miljard dollar naar 5,9 miljard dollar.

Hoe kan dit bedrijf blijven opereren zonder significante steun van de overheid?

> **737 Max.: Boeing en de FAA geven de bok door aan de FAA.**

(bron Les Échos) 21 oktober - Wie in Boeing of de Amerikaanse burgerluchtvaart moet de schuld op zich nemen voor het laten vliegen van de 737 Max MCAS, waardoor de Lion Air en Ethiopian Airlines zijn

neergestort? Dit is de vraag die ten grondslag ligt aan de laatste bitterzoete uitwisselingen tussen de vliegtuigbouwer en de Federal Aviation Administration (FAA) via de tussenliggende pers.

Boeing beschuldigd dit weekend van het achterhouden van informatie over MCAS storingsen, Boeing reageerde op maandag met een verklaring waarin staat dat het de FAA "bij meerdere gelegenheden" van wijzigingen in dit beschermingssysteem voor de overtrek als onderdeel van het certificeringsproces had geïnformeerd. Een

manier voor de vliegtuigbouwer om een tegenaanval op het mediaveld uit te voeren, na het rampzalige effect van de publicatie, afgelopen vrijdag, van een uitwisseling van berichten uit 2016 tussen een voormalig Boeing-testpiloot en een van zijn collega's, waarin melding wordt gemaakt van problemen in de simulator met het MCAS-systeem.

Uit deze berichten die Boeing eerder dit jaar aan FAA-onderzoekers stuurde, bleek dat de gevaarlijkheid van het MCAS-systeem, dat in staat was om de controle over de piloten over te nemen om het vliegtuig in een neus-neus-neus-neus-houding te brengen, zich al had gemanifesteerd tijdens een simulatorsessie tijdens de certificeringstests.... En volgens de managers van de FAA was de FAA niet op de hoogte gesteld van deze anomalieën. Dit zou het grote voordeel hebben om hem van zijn verantwoordelijkheid te ontheffen. Zonder formeel in tegenspraak te zijn met de regelgevende autoriteit, beweert Boeing de FAA en de internationale regelgevende instanties "gedurende het hele proces" op de hoogte te hebben gehouden van de ontwikkelingen op het MCAS-systeem. "Het proces omvatte ook de evaluatie van de MCAS in lage snelheidsconfiguraties voor training en certificering", aldus de vliegtuigfabrikant. Wat betreft de uitwisseling van berichten tussen de testpiloot en zijn voormalige collega, zou het verkeerd zijn geïnterpreteerd, stelt Boeing. Volgens de vliegtuigfabrikant hadden de genoemde problemen alleen betrekking op de vluchtsimulatiesoftware, niet op het vliegtuig. (...)

Dit zou de dissertatie van AdZG, die in het donker is achtergebleven, op zijn kop zetten. Dit kan het verschil maken in het geval van een rechtszaak. **In tegenstelling tot de Europese regelgeving, die de eindverantwoordelijkheid op de schouders van de vliegtuigfabrikant en zijn algemeen directeur legt, legt de Amerikaanse regelgeving de verantwoordelijkheid voor de certificering bij de FAA.** Dit ondanks het feit dat de certificeringstests end-to-end werden uitgevoerd door Boeing-ingenieurs, volgens het "delegatie"-principe, waardoor de FAA de certificering van niet-kritische systemen kan toevertrouwen aan het bedrijf dat ze heeft ontworpen. Een systeem dat ook in Europa wordt toegepast, door het Europees

Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, maar onder de verantwoordelijkheid van het bedrijf.

Mijn commentaar: De onthullingen van vorige week roepen de vraag op van 737 Max's aansprakelijkheid voor ongevallen: is het de verantwoordelijkheid van de FAA (Amerikaanse burgerluchtvaart) of Boeing?

De terugkeer van de B737 Max zal waarschijnlijk vertraging oplopen. Air Canada, dat een 737 Max simulator heeft, plant geen vluchten van dit vliegtuig tot februari 2020.

Beurspersoverzicht

> Air France KLM: meer meningen

(bron Boursier com) 15 oktober - Air France KLM heeft zich dinsdag hersteld van 0,8% tot 10,22 euro bij sluitingstijd, terwijl makelaar Berenberg koper blijft op de luchtvaartmaatschappij, maar met een aangepaste richtprijs van 13 tot 12,40 euro. Het Frans-Nederlandse bedrijf meldde in september een toename van zijn activiteiten met 9,3 miljoen vervoerde passagiers (+2,2%). AlphaValue heeft onder andere besloten om zijn advies terug te brengen van "accumuleren" naar "verminderen" ondanks een aangepast doel van 10 tot 10,1 euro. Redburn daarentegen ging van "neutraal" naar "kopen" op de waarde met een richtprijs die werd verhoogd tot 9,66 euro.

Bank of America Merrill Lynch, die onlangs de zaak heeft overgenomen met een "koop"-advies en een doelstelling van 12 euro, verwacht een stijging van het marktaandeel en een verbetering van de marges, terwijl de soliditeit van de balans het ook mogelijk maakt om de uitbetaling van dividenden te overwegen....

Mijn opmerking: financiële analisten zijn de afgelopen maanden voorzichtig geweest met Air France-KLM. Zij wachten op de publicatie van de resultaten van het derde kwartaal op 31 oktober, de meest winstgevende voor de luchtvaartmaatschappijen.

Ze kijken vooral uit naar Investor Day, 5 november, waarbij Air France-KLM CEO Ben Smith naar verwachting het traject van de Air France-KLM Group voor de komende jaren zal aankondigen.

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 21 oktober had de raadpleging 847.000 handtekeningen opgeleverd, of 17,95% van de vereiste handtekeningen.

> **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 21 oktober 10,55 euro. Het is (voor de zesde achtereenvolgende week) met 4,04% gestegen.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,81 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 1 naar 59 dollar. Op twee korte periodes na, registreerde het de laagste prijs sinds het begin van het jaar.

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

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

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

Ik zie je snel weer.

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

laatste persberichten

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

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

| François Robardet...

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

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

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

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

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10213 mensen ontvangen deze persrecensie live