

de levensvatbaarheid. Een negatief oordeel van hen (ten aanzien van 'going concern') zou kunnen impliceren dat de luchtvaartmaatschappij meteen in de problemen komt met een deel van haar leningenverstrekkers.

De reddingsoperatie van Air France-KLM is complex zoals iedere redding complex is van een onderneming met hoge schulden, aanhoudende verliezen en weinig rooskleurige vooruitzichten op korte en langere termijn. In dit geval komt daar nog bij dat een paar cruciale spelers ieder meerdere belangen en agenda's hebben.

1. FRANKRIJK

De Franse Staat is zeer uitgesproken over de redding van Air France-KLM. Zij zal alles doen om de luchtvaartmaatschappij te helpen overleven. De eerste 7 miljard euro aan steun was snel toegezegd, en betrokken ministers Bruno Le Maire – Financiën

– en voormalig piloot Jean-Baptiste Djebbari – Transport – staan klaar om meer geld te fourneren. De banden tussen de Staat en het bedrijfsleven zijn in Frankrijk traditioneel hecht, Air France-KLM is daarvan een voorbeeld par excellence. De Franse Staat is de grootste aandeelhouder met 14,7 procent van de aandelen en – dankzij loyaliteitsregelingen – 22,3 procent van de stemmen in de aandeelhoudersvergadering. Drie van de 18 commissarissen zijn afgevaardigd door de Staat, waaronder voorzitter Couderc. Daarnaast steunt de Franse Staat de onderneming met subsidies om het personeel voor het bedrijf te behouden. Over plannen om piloten tot loonmatiging te dwingen valt weinig te vernemen. Meer aandacht van de Staat gaat uit naar verdere integratie van KLM en Air France in het moederconcern. Air France-KLM is economisch voor 98,75 procent eigenaar van KLM, maar als het

op besluiten aankomt, houdt de Nederlandse Staat een meerderheid van de stemrechten. Verdere integratie wordt dan ook vooral gezien als een verschuiving van macht naar Parijs, waardoor de Nederlandse tak veel van zijn zelfstandigheid verliest.

2. NEDERLAND

Het was een nummertje daadkracht en powerplay tegelijk dat minister Wopke Hoekstra van Financiën begin 2019 liet zien. Nadat hij geconcludeerd had dat de positie van KLM en daarmee Schiphol niet gezeerd was met een meerderheid van stemmen bij de Nederlandse tak besloot hij met een bliksemactie op gelijk niveau te komen als de Franse Staat bij moedermaatschappij Air France-KLM. Voor 750 miljoen euro kocht hij een belang van 14 procent in de holding.

Inmiddels is Hoekstra veel meer dan aandeelhouder bij de luchtvaartmaatschappij. Na de

AIR FRANCE-KLM KAMPT MET SCHULDEN DIE DE VERDIEN-CAPACITEIT VER TE BOVEN GAAN

