

OPENBAAR VERSLAG NR. 1
INZAKE DE SURSÉANCE VAN BETALING VAN
INSEL AIR INTERNATIONAL B.V.

Datum: 8 juni 2017

Vennootschapsgegevens	:	Insel Air International B.V. (de “Vennootschap”)
Oprichtingsdatum	:	8 september 1993
Vestigingsadres	:	Dokweg 19 Maduro Plaza, Curaçao
Faillissementsnummer	:	EJ F 82117-82118 en 82276
Datum uitspraak vlp. surseance	:	14 maart 2017
Bewindvoerder	:	mr. R.F. van den Heuvel
Rechter-commissaris	:	mr. P.E. de Kort
Activiteiten onderneming	:	commercieel luchtvaartbedrijf
Omzetgegevens	:	2016 ANG 174.388.614
Personeel op datum vlp. surseance	:	567 personen.
Verslagperiode	:	14 maart 2017 tot en met 8 juni 2017
Bestede uren in verslagperiode :	:	294
Bestede uren totaal	:	294

Opmerkingen vooraf

Dit is het aanvangsverslag van de bewindvoerder van Insel Air International B.V. ("Insel"). Het verslag bestrijkt de periode van 14 maart 2017 t/m 8 juni 2017.

De bewindvoerder benadrukt dat de informatie in dit verslag onderwerp is van nader onderzoek. In een later stadium kan blijken dat deze informatie moet worden aangepast. Omtrent de volledigheid en juistheid van de in dit verslag opgenomen gegevens kan dan ook nog geen uitspraak worden gedaan. Aan dit surseanceverslag en/of volgende verslagen kunnen geen rechten worden ontleend. Niets in dit verslag kan worden geïnterpreteerd als een erkenning van aansprakelijkheid noch als afstand van enig recht. In dit verslag geeft de bewindvoerder op vereenvoudigde wijze de huidige stand van zaken weer volgens de in Curacao geldende richtlijnen voor faillissements- en surseanceverslaglegging.

Op 14 maart 2017 heeft het Gerecht te Curacao voorlopige surseance van betaling verleend aan Insel met benoeming van mr. P.E. de Kort tot Rechter-commissaris en aanstelling van mr. R.J. van den Heuvel tot bewindvoerder. Het Gerecht heeft bij de uitspraak voorlopige surseance eveneens een afkoelingsperiode voor de duur van één maand gelast. De afkoelingsperiode was op verzoek van de bewindvoerder bij beschikking van 10 april 2017 ex artikel 231a Fb tot en met 12 mei 2017 verlengd.

De crediteuren van Insel zijn met inachtneming van artikel 7.1 van de Faillissementsrichtlijnen opgeroepen om op **vrijdag 25 augustus 2017 om 14.30 uur** te verschijnen ter zitting van het Gerecht, teneinde op het verzoekschrift tot definitieve verlenging surseance te worden gehoord met vermelding of daarbij een ontwerp van akkoord is gevoegd.

Het verslag zal worden gepubliceerd op www.ekvandoorne.com.

1. Inleiding

- 1.1 Op 14 maart 2017 is de voorlopige surséance uitgesproken van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Insel Air International B.V. De vennootschap exploiteert een commercieel luchtvaartbedrijf.
- 1.2 De vennootschap verkeert sinds 2016 in financiële moeilijkheden, met name als gevolg van een te groot personeelsbestand, het opzetten van een eigen onderhoudsafdeling die zichzelf niet kon bedruipen, onvoldoende (financieel) beheer en de noodzaak vluchten van en naar Venezuela te lang voor te financieren. Zelfs op dit moment is er nog een vordering van ongeveer USD 67 miljoen op Venezuela in de vorm van een aanspraak om voor dat bedrag aan bolivares te mogen converteren.
- 1.3 De vennootschap heeft zich als gevolg van haar financiële moeilijkheden genoodzaakt gezien zich tot de regering van Curaçao te wenden voor een overbruggingskrediet van USD 18 miljoen (ANG 33 miljoen), ter overbrugging van de periode waarin de vennootschap op zoek zou kunnen gaan naar een strategische partner (een overnamekandidaat) of incasso van de vordering op Venezuela.
- 1.4 Vanwege het economisch belang dat gemoeid is met het handhaven van de luchtverbinding tussen Curaçao en de andere Caribische gebiedsdelen van het koninkrijk, alsmede de werkgelegenheid die de Vennootschap (ook in afgeslankte vorm) biedt, heeft de regering heeft zich bereid verklaard het krediet te verstrekken. De voorwaarden daarvoor zijn neergelegd in een *loan and share pledge and usufruct agreement* van 27 januari 2017. In ruil daarvoor heeft het Land Curaçao een pandrecht en stemrecht gekregen op 51% van de aandelen. Voorts zijn er diverse financiële zekerheden gegeven en heeft het Land een interim management mogen aanwijzen dat als taak heeft gekregen een stabilisatieplan op te stellen op basis waarvan de negatieve cash flow op korte termijn een halt toegeroepen zou moeten worden en, daarna, een businessplan met operationele en financiële doelstellingen voor de komende drie jaar, dat kan dienen om een strategische partner te interesseren.
- 1.5 Sinds 28 januari werden toestellen die in gebruik waren door InselAir de Arubaanse luchtvaartautoriteit aan de grond gehouden, hetgeen de onderneming zowel operationeel als financieel onder grote druk zette. Een groot deel van de door de overheid verstrekte lening was noodzakelijk om de kosten hiervoor te dragen en hiermee voorzetting van de activiteiten te kunnen bewerkstelligen.
- 1.6 Er zijn meerdere potentiële strategische partners in beeld. Op dit moment is de meest concrete partij Synergy Aerospace Corp., een meerderheidsaandeelhouder van het

beursgenoteerde Avianca. Andere opties worden verkend, maar over de identiteiten van de betrokken partijen worden in het belang van de boedel en gelet op de onzekerheden betreffende de operatie als geheel geen uitspraken gedaan.

- 1.7 Insel Air heeft eind 2016 en in de eerste drie maanden van 2017 te maken gehad met aanzienlijke tegenvallers op het gebied van de beschikbaarheid van de vloot. Door onvoldoende planning van groot onderhoud waren diverse vliegtuigen in een kort tijdsbestek niet operationeel, hetgeen leidde tot verminderde beschikbaarheid. In aanvulling daarop zijn als gezegd toestellen aan de grond gehouden door de Arubaanse luchtvaartautoriteiten. Het management is van oordeel dat dit besluit van de Arubaanse autoriteiten geen deugdelijke onderbouwing had. De bewindvoerder onthoudt zich van een oordeel terzake, maar stelt slechts vast dat één en ander uiteraard operationele gevolgen heeft gehad zoals een verslechterde on-time performance, maar heeft ook geleid tot afgenomen vertrouwen van het publiek. Financieel had dit ook nadelige gevolgen. De Vennootschap was bijvoorbeeld genoodzaakt voor de korte termijn vliegtuigen en bemanningen van elders te betrekken (wetlease), hetgeen hoge en voordien niet voorziene kosten met zich bracht.
- 1.8 Het stabilisatieplan voorzag in drie scenario's: Base, Base+ en optimum. Het Base-scenario voorzag in connectiviteit tussen de ABC-eilanden en Sint Maarten met 2 F-50 (Fokker 50) propellertoestellen. Het Base+-Scenario voorzag in een uitbreiding van de bestemmingen met Miami, door een jet-toestel (een MD-80 of een een Fokker70) in gebruik te nemen. Het Optimum-scenario voorzag in gebruik van twee F-50's en twee jets (in nader te bepalen samenstelling), waarmee connectiviteit gepland werd tussen de ABC-eilanden, Sint Maarten, Miami, Suriname, Trinidad, Guyana, Jamaica, Haïti, Manaus, Venezuela en Colombia. De bedoeling was hiervoor bestaande toestellen te gebruiken die al bij Insel Air International NV (de vennootschap) of voorheen bij het gelieerde (want dezelfde indirecte aandeelhouders) maar niet langer operationele Insel Aruba NV in gebruik waren. Alle toestellen die in de bedrijfsvoering gebruikt werden/worden, worden geleased van een gelieerde partij, Best Value Great Care N.V.). Vanuit de lease maatschappij werden de toestellen geleased aan InselAir Aruba N.V. (met name de Fokker 70 en MD toestellen) en aan InselAir International B.V. (met name de Fokker 50 toestellen, welke momenteel in gebruik zijn).
- 1.9 Een in Aruba geregistreerd MD-toestel (jet, aanduiding MDI) en een F-70 (jet) zouden daartoe naar het Curaçaose register moeten worden overgeschreven. Deze MD (MDI) is wegens reeds recente uitgevoerde C-check - een kostbare, want zo'n USD 600.000 kostende grote onderhoudsbeurt – geschikt om er na registratie direct passagiersvluchten mee te verrichten. Een Fokker-70 heeft tevens recent een C-check gehad en zou ook op korte termijn (de piek periode), na overschrijving van de registratie naar Curaçao beschikbaar kunnen zijn.. Andere toestellen hebben nog de kostbare C-check nodig voordat ze operationeel kunnen zijn.

Aangezien dat CCAA geen certificeercapaciteit voor dat het type toestel Fokker 70 zou hebben, zou de registratie hiervan maanden duren. Management is van mening dat deze capaciteit wel bij de CCAA aanwezig zou moeten zijn, aangezien in het verleden Fokker 100 toestellen wel gecertificeerd zijn geweest. Ook hebben zowel Fokker alsook Insel aangeboden hierbij de nodige support te willen leveren. De Fokker 70 en Fokker 100 toestellen worden in andere jurisdicties en door Fokker zelf als identiek beschouwd omdat zij dezelfde cockpits en motoren hebben. Andere geregistreerde MD-toestellen zijn in verband met noodzakelijke C-checks momenteel niet luchtwaardig. Gezien het bovenstaande is het dus nog onduidelijk welke toestellen, anders dan de in gebruik zijnde Fokker 50 toestellen op korte termijn inzetbaar zullen zijn. Het management heeft diverse scenario's uitgewerkt waarin met verschillende vloottypen/combinaties gevlogen kan worden, inclusief, meest recent scenario met enkel een F50 vloot.

- 1.10 In alle drie scenario's werd een positief EBITDA voorzien vanaf mei 2017. Daarvoor waren in alle drie scenario's ontslagen nodig. Er is aan 173 van de 567 werknemers ontslag aangezegd. Bij de hoeveelheid ontslagen is tot nu toe rekening gehouden met een snelle doorgroei naar het Optimum-scenario. De resterende (ongeveer) 400 werknemers vertegenwoordigen 250 FTE.
- 1.11 Er blijken op dit moment twee omstandigheden in de weg te staan aan doorgroei vanuit het Base-scenario. De eerste is plaats is nodig dat de regering uit het overbruggingskrediet een bedrag van USD 1,6 miljoen beschikbaar maakt voor borgstelling bij het BSP (Billing Settlement Plan) van IATA, waarmee internationale tickettransacties vereffend worden. Zonder toegang tot dit systeem kunnen geen internationale vluchten worden verricht. Daarbij moet wel vermeld worden dat het hier gaat om een tranche uit het overheidskrediet, dat de overheid van tevoren gereserveerd had voor achterstallige belasting- en premiebetalingen, maar waar het management toch op gerekend had, vanwege de goede financiële prognoses die de internationale vluchten waar het om ging, boden. Hoewel de overheid wil overwegen de fiscale vordering uit te stellen, is voor het verkrijgen van een extra tranche uit het krediet hoe dan ook nodig dat de vennootschap een door de RvC goedgekeurd businessplan aflevert. Er zijn in dat kader al meerdere concepten uitgewisseld. Het lijkt realistisch te veronderstellen dat het businessplan nu op korte termijn definitief kan worden. Het businessplan zelf is wel een levend document dat ook nadien permanent aan wijzigende omstandigheden moet worden aangepast.
- 1.12 Eén van die omstandigheden is dat de Curaçaose luchtvaartautoriteit, de CCAA, op 5 juni 2017 aan het management van Insel te kennen gegeven nog niet te willen overgaan tot registratie en vrijgave van de MDI. De CCAA verlangt hiervoor een nieuwe C-check. Dat zou naar de overtuiging van het management niet nodig moeten zijn omdat dit toestel recent een

dergelijke check heeft ondergaan. De kosten voor een nieuwe check zijn voor de vennootschap prohibitief.

- 1.13 Het management heeft zich daarom op 5 juni 2017 genoodzaakt gezien een alternatief uit te werken. Als de CCAA haar standpunt zou handhaven, dan zou de vennootschap moeten terugzakken naar een Base-scenario voor langere termijn. De vennootschap heeft op dit moment drie Fokker 50 (propellertoestellen) ter beschikking voor deze vluchten (waarvan momenteel één in onderhoud). Dat zou voldoende moeten zijn voor een Base(+) scenario, maar verdere ontslagen zouden dan wel nodig zijn voor structurele winstgevendheid.
- 1.14 Ondertussen heeft SOAW de ontslagvergunningen van de in maart 2017 aangezegde ontslagen nog niet verleend. Rekening houdend met de geldende termijnen was er gebudgetteerd dat laatste salarisbetaling in mei 2017 zou plaatsvinden. Met een definitieve afwikkeling op 9 juni. De vertraging legt onvoorziene druk op de bedrijfsvoering.
- 1.15 De vennootschap draait op dit moment ongeveer break-even. Door de combinatie van minder dan begrote bestemmingen en daarmee samenhangend overtalig personeel worden nog onvoldoende reserves opgebouwd.
- 1.16 Management verwacht ondanks het bovenstaande dat er in de uitgewerkte scenario's mogelijkheden zijn voor het behoud van zelfstandigheid met eventuele aanvulling van strategische allianties. De operationele kasstromen lijken in een Base(+)-scenario evenwel op zichzelf geen reële basis voor een crediteurenakkoord te bieden, omdat de schuldenlast van de vennootschap nu eenmaal zeer groot is. De Vennootschap zal het daarvoor moeten hebben van de incasso van de vordering op Venezuela, en/of van een strategisch partnership, of van autonome groei, verder in de toekomst. Één en ander zal op korte termijn uitgewerkt moeten worden. Bovendien moet duidelijk worden of de CCAA haar standpunt ter zake van het (voorlopig) niet-registreren van de aangeboden jets, handhaaft.
- 1.17 Als de operatie voor crediteuren weinig te bieden blijkt te hebben heeft, dan moet het naar het inzicht van de bewindvoerder zonder verder uitstel tot een overname worden geleid.

2. Inventarisatie

2.1 Directie en organisatie:

Op datum verslag zijn bestuurders de heren G. Filiatreault, A.J. Delger en E.K. Heerenveen. Volgens het handelsregister is en A.J. Kluijver ook nog in functie als chief executive officer, maar de bewindvoerder heeft van de Raad van Commissarissen begrepen dat dit niet langer

de juridische werkelijkheid weergeeft. In ieder geval functioneert betrokkene niet langer als bestuurder. Het contract op grond waarvan A.J. Kluijver is bestuurder ter beschikking werd gesteld, is met inachtneming van de contractuele opzegtermijn opgezegd tegen eind juni 2017.

De Raad van Commissarissen bestaat uit de heren J.M.N. Jardim, H.A. van der Kwast, B.L.M. Rosheuvel, K. Frielink en L.G.P. de Brabander.

De Vennootschap heeft 1098 aandelen uitgegeven, waarvan 559,97 aandelen A en 538,03 aandelen B. De vennootschap houdt zelf 0.03 aandelen A en 84.97 aandelen B in treasury. De overige aandelen zijn uitgegeven onder acht aandeelhouders. Het Land Curaçao heeft een pandrecht en vruchtgebruik, inclusief stemrecht, op alle aandelen A.

2.2 Winst en verlies, balans totaal:

Over het boekjaar 2015 werd een netto winst gerealiseerd van ANG 3.031.123. Over het boekjaar 2016 werd een netto verlies gerealiseerd van ANG 40.221.447. De belangrijkste (maar niet de enige) oorzaak van het verschil is een sterke daling in "*passenger revenue and fuel charges*".

Balans totaal per eind februari 2017 was ANG 182.779.739.

Balans totaal per eind 2016 was ANG 209.206.2954. De jaarrekening 2016 wordt momenteel gecontroleerd door een externe accountant. Dat kan nog tot correcties leiden.

Per eind 2015 was het balans totaal ANG 197.374.997. Over 2015 is een beoordelingsverklaring door een externe accountant afgegeven.

2.3 Lopende procedures:

Op de verslagdatum lopen procedures tegen:

Ogando. De vordering van Ogando is gebaseerd op de stelling dat personeel van de Vennootschap (of van een medegeëdeagde) bagagestickers van Ogando heeft verwisseld, waardoor Ogando ten onrechte van drugssmokkel verdacht is geworden. De vordering bedraagt in hoofdsom USD 26.800. De Vennootschap heeft geen aansprakelijkheid erkend.

Swift Air LLC. Deze procedure loopt in Florida en betreft is een incasso van pre-surseanceschulden. De vennootschap laat in die procedure verstek gaan. De vordering wordt

in hoofdsom niet betwist, maar wordt vooralsnog niet betaald. Op de suggestie van de bewindvoerder, aan Swift Air, om deze vordering op de lijst van erkende crediteuren op te nemen, is genegeerd.

De Vennootschap is bekend met verdere dreigende procedures en berichten dat procedures aanhangig zijn gemaakt, maar heeft daarvan nog geen documentatie ontvangen. Een ex-werknemer is op staande voet ontslagen. De rechter in eerste aanleg heeft dat ontslag in stand gelaten. De hogerberoepstermijn loopt nog.

2.4 Verzekeringen:

De Vennootschap beschikt over talrijke verzekeringen die gebruikelijk zijn in de branche (o.a. medisch, auto's, aircraft).

Voorts is er een directors' & officers' liability verzekering met een dekkingsplafond van USD 10 miljoen.

Er zijn geen premieachterstanden.

Geïventariseerd moet nog worden in hoeverre elk van deze verzekeringen gehandhaafd moet worden en kostenbesparingen gerealiseerd kunnen worden. De vlootverzekering zal in ieder geval per eind juni worden herberekend met het oog op ingekrompen vloot, besprekingen hierover zijn momenteel gaande.

2.5 Huur.

De vennootschap huurt kantoorruimte in het Maduro Plaza te Curaçao. Daarnaast huurt de vennootschap ticketoffices en hangarruimte op Hato Airport., ticketoffice op Aruba en een kantoor op Sint Maarten. De vennootschap overweegt hier in te krimpen.

De helft van de hangarhuur is stopgezet. Er zullen mogelijk één of twee van de drie ticketoffices gesloten worden. Ook de huur van de kantoorruimte wordt beperkt, hiertoe is de huur van enkele ruimtes reeds opgezegd

Er worden nog enige bedrijfsauto's geleased. Een groot deel van de autoleases zijn opgezegd.

Er worden vliegtuigen (3 Fokker 50) geleased middels verschillende financial en operational lease contracten.

2.6 Oorzaak surseance.

Het uitputtend verkennen van de oorzaken van de surséance zal aan de orde komen als de bovengenoemde zaken zijn afgehandeld. In algemene zin is duidelijk dat de vennootschap het grote operationele en nettoverlies van het jaar 2016 niet met reserves kon opvangen. Dat verlies vindt zijn oorzaak een combinatie van factoren.

In de eerste plaats waren er teruglopende passagiersinkomsten, met name omdat de vennootschap moest stoppen op Venezuela te vliegen. De inkomsten moesten te lang worden voorgefinancierd. Zelfs op dit moment moet de Vennootschap nog een bedrag van ongeveer USD 70 miljoen uit Venezuela ontvangen (zie verder onder 3. Activa).

Voorts is er een suboptimale vloot, met relatief hoge onderhoudskosten, was er te veel personeel gelet op de omvang van de operatie en was er een eigen onderhoudsafdeling opgezet, die zichzelf niet kon bedruipen.

3. Personeel

- 3.1 Op datum surseance waren 567 personen in dienst. Inmiddels zijn 173 ontslagen aangezegd om kosten te besparen en de bedrijfsvoering te stabiliseren. Op datum verslag zijn 88 beëindigingsregelingen getroffen, 71 ontslagvergunningen nog in behandeling bij SOAW, 12 personeelsleden herplaatst bij een andere afdeling en hebben 2 werknemers opgezegd (zonder meer).
- 3.2 Afvloeiingsregelingen worden betaald. Salarissen zijn bij. De vennootschap heeft in het verleden wel nagelaten voldoende pensioenen en sociale lasten af te dragen. Zie hierna.
- 3.3 Van belang is dat het huidige personeelsbestand is ingesteld op groei van het aantal bestemmingen in overeenstemming met het stabilisatieplan. Als het ernaar uit blijft zien dat die groei niet op korte termijn te realiseren valt, dan zijn nieuwe ontslagen nodig, conform het Base scenario.
- 3.4 Overigens is vanwege de grote druk die de loonkosten leggen op de bedrijfsvoering, van groot belang dat de ontslagvergunningen die nog in aanvraag zijn, ook op zo kort mogelijke termijn worden afgegeven.

4. Activa

4.1 Bijlage 1 bij dit verslag is een balans per eind februari 2017, dus 14 dagen vóór de surséance. Deze wordt als voorlopige surseancebalans gehanteerd. Afhankelijk van o.a. de vóór de crediteurenvergadering nog in te dienen vorderingen, wordt deze balans nog bijgewerkt. Hier en daar is off-balance actief aangetroffen.

4.2 Onroerende zaken:

Geen.

4.3 Bedrijfsmiddelen

De Vennootschap heeft nog een vordering op de Venezolaanse staat. Deze is als financieel vast actief (financial fixed asset) opgenomen op de balans. Op de presurseancebalans is de vordering nog gewaardeerd op ANG 98 miljoen minus een voorziening van ANG 10 miljoen, ofwel per saldo USD 48 mln. Deze vordering is verpand aan meerdere crediteuren, maar de vordering van deze crediteuren is aanzienlijk lager dan het van Venezuela te vorderen bedrag. Er is onderzoek gedaan naar de legitimiteit van de vordering. De voorlopige uitkomsten van dat onderzoek zijn dat de vordering juridisch in orde is. Er worden inspanningen verricht om deze vordering door middel van factoring te incasseren.

De Vennootschap had per eind februari 2017 ANG 21.178.593 aan equipment (met name spare parts/engines) op de balans.

Niet op de balans, maar wel in eigendom van de vennootschap, is een Fokker 70-toestel (F70), maar aan KLM-Air France verpand was (zie nog hierna). Laatsgenoemde heeft het pandrecht ingeroepen en wenst het toestel uit te winnen ter verhaal van haar vordering van USD 678.215. Dit toestel werd van InselAir International B.V. geleased door InselAir Aruba N.V.

4.3 Voorraden

De vennootschap heeft voorraden in de vorm van reserveonderdelen. Deze werden per eind februari 2017 gewaardeerd op ANG 5.048.870.

5. Debiteuren:

Volgens de balans per eind februari 2017 is er voor een bedrag van ANG 32.591.115 aan related party vorderingen. Verdere debiteuren zijn zeer ondergeschikt en worden in kaart gebracht.

6. Banken/zekerheden

Er zijn per datum surseance zo'n ANG 31 miljoen aan bankvorderingen. De overheidslening bedroeg op datum surseance ANG 19.258.000.

De Vennootschap heeft haar vorderingen aan de banken en aan de overheid verpand. Daaronder valt ook de vordering op Venezuela.

De vennootschap heeft overigens als één van negen garantors een hoofdelijke garantie afgegeven voor schulden van de gelieerde vennootschap Best Value Great Care NV aan een bankenconsortium.

Ten aanzien van de Fokker 70 (P4 (PJ) FKC) heeft de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij ("KLM") een claim uit hoofde van een met haar aangegane leningsovereenkomst. Ter verzekering van de door KLM verstrekte leningen heeft zij zekerheid verkregen in de vorm van een hypotheek- en pandrecht op de Fokker 70 en onderdelen daarvan. De bewindvoerder zal aan de hand van de financiering- en zekerheidsdocumentatie het bestaan en omvang van de claims en zekerheden onderzoeken.

7. Doorstart / voortzetten

De afgelopen verslagperiode heeft de bewindvoerder in samenwerking met het management en onder toezicht van de Rechter-commissaris de bedrijfsactiviteiten van Insel voortgezet. De bewindvoerder is van oordeel dat voortzetting nodig en verantwoord is, Nodig, omdat de luchtverbinding tussen de Caribische eilanden van het Koninkrijk van groot maatschappelijk en economisch belang zijn. Verantwoord, omdat met een overheidslening uitzicht bestond en bestaat op overbrugging van een periode tot in de maand mei, waarin de vennootschap verwacht weer een positieve cash flow te hebben. Dat laatste zou voor de vennootschap een betere uitgangspositie moeten creëren, zowel in het geval dat een strategische partner (overname) gezocht wordt, als in het geval dat de vennootschap zelfstandig zou moeten doordraaien vanwege haar maatschappelijk-economische positie.

8. **Rechtmatigheid**

8.1 Boekhoudplicht:

De boekhouding is over het algemeen inzichtelijk en up-to-date. Desondanks lijken er hier en daar wel contracten te ontbreken, waaronder voor leases en onderdelenleveranties. Er is voorts nog enige – te onderzoeken – onduidelijkheid terzake van onderhoudsreserves voor motoren.

8.2 Stortingsverplichting aandelen:

Alle geplaatste aandelen zijn volgestort.

8.3 Onbehoorlijk bestuur/paulianeus handelen:

Op dit moment is nog weinig aandacht uitgegaan naar aansprakelijkheden en acties in deze trant. De prioriteit ligt nog bij het in stand houden van de operatie en het onderzoeken van de mogelijkheden voor strategische partnership (overname) om op korte termijn een crediteurenakkoord te kunnen aanbieden. Wel heeft het management een aantal transacties in onderzoek.

9. **Crediteuren**

9.1 Blijkens de balans van eind februari 2017 waren er op die balansdatum ANG 196.352.292 (afgerond ANG 200 miljoen), of USD 109.084,5607 (afgerond: USD 110 miljoen) aan schulden.

9.1 Boedelvorderingen:

De opbouw van boedelschulden wordt zoveel mogelijk vermeden. Uitgangspunt is dat de vennootschap aan de lopende verplichtingen blijft voldoen.

Het Land Curaçao is met een deel van de leningfaciliteit boedelcrediteur. Op datum verslag is dat USD 10.093.858,53.

De vennootschap heeft overigens een vóór surseance bestaande kredietruimte feitelijk ter beschikking als boedelkrediet. Dit krediet zou uiteindelijk uit de operaties op nihil gesteld moeten worden. De enige boedelcrediteur die voor langere tijd zou moeten resteren is het Land Curaçao (en wel voor dat deel van het krediet dat na datum surséance is getrokken).

9.2 Vorderingen Belastingdienst:

Per eind februari 2017 was er een vordering van USD 1.801.931.62 van de douane en van ANG 20.9 miljoen van de belastingdienst.

9.3 Vordering SVB:

De vordering van SVB bedroeg ongeveer ANG 15.1 miljoen.

9.4 Andere preferente crediteuren:

De vennootschap heeft een achterstand van ANG 2.028.451,84 in pensioenafdrachten. Onderzocht wordt in hoeverre dit een preferente vordering is.

9.5 Concurrente crediteuren:

De concurrente crediteurenpositie wordt begroot op ANG 150 miljoen.

9.6 Dwangcrediteuren:

De enige dwangcrediteuren ter zake van presurséancevorderingen zijn lokale passagiers die aanspraak maken op restituties van tickets van geannuleerde vluchten. Restitutie van ticketprijzen is voor de overheid een voorwaarde voor verstrekking van het krediet. Overigens geldt dat wanneer passagiers met creditcard betaald hebben, de creditcardmaatschappijen de creditcardienstverlening beëindigen wanneer de Vennootschap de tickets niet vergoedt. Die diensten heeft de vennootschap nodig om door te kunnen draaien.

9.7 Verwachte wijze van afwikkeling:

Het scenario dat vooralsnog het meest voor de hand ligt is:

1. De onderneming operationeel houden binnen het kader van de nog te verlenen definitieve surseance van betaling.
2. Een strategische partner zoeken om de aandelen in de Vennootschap te kopen. De koopprijs kan dan worden aangewend om een crediteurenakkoord aan te bieden. Ofwel op basis van een sterkt afgeslankt bedrijf op basis van het Base scenario te blijven opereren en op basis hiervan een crediteuren akkoord aan te bieden.
3. Een crediteurenakkoord aanbieden op grond waarvan vorderingen die de vennootschap heeft (waaronder die op Venezuela, maar ook andere vorderingen die

bestaan of nog mochten blijken) ten bate van de crediteuren worden geïncasseerd.

10. Overig

10.1 Termijn afwikkeling:

Nog onbekend.

10.2 Indiening volgend verslag:

Rond 10 juli 2017.

BALANCE SHEET

(Expressed in Netherlands Antilles Guilders and US Dollars)

Assets	ANG	USD
	<u>28-feb-17</u>	<u>28-feb-17</u>
Current assets		
Cash and cash equivalents	5.484	3.047
Accounts Receivable	58.690.063	32.605.591
Other Receivables	4.147.842	2.304.357
Spare parts	5.048.870	2.804.928
Total current assets	<u>67.892.259</u>	<u>37.717.922</u>
Non-current assets		
Financial fixed assets	92.607.883	51.448.824
Property and equipment; Flight equipment	19.890.027	11.050.015
Ground property and equipment	1.288.566	715.870
Total property and equipment	<u>21.178.593</u>	<u>11.765.885</u>
Pre-operating costs and other assets	1.101.004	611.669
Total non-current assets	<u>114.887.480</u>	<u>63.826.378</u>
TOTAL ASSETS	<u>182.779.739</u>	<u>101.544.299</u>
Liabilities and Stockholders' Equity	ANG	USD
	<u>28-feb-17</u>	<u>28-feb-17</u>
Current liabilities		
Bank overdraft	5.979.284	3.321.824
Air traffic liability	6.440.127	3.577.849
Accounts payable and accrued expenses	43.987.143	24.437.301
Fuel suppliers facility	7.536.579	4.186.989
Other suppliers facilities	20.822.060	11.567.811
Prepaid passenger taxes and other current liabilities	68.347.098	37.970.610
Total current liabilities	<u>153.112.290</u>	<u>85.062.384</u>
Non-current liabilities		
Long-term obligations	43.240.002	24.022.223
Subordinated debt	-	-
Total non-current liabilities	<u>43.240.002</u>	<u>24.022.223</u>
Operational Provisions	9.468.014	5.260.008
Stockholders' equity		
Issued and outstanding share capital	109.800	61.000
Additional paid-in capital	3.917.093	2.176.163

Retained earnings/ (Accumulated deficit)	(27.067.461)	(15.037.478)
Total stockholders' equity	<u>(23.040.568)</u>	<u>(12.800.315)</u>
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY	<u><u>182.779.739</u></u>	<u><u>101.544.299</u></u>