

Openbaar faillissementsverslag rechtspersoon (ex art. 73A Fw.)

Betreft

Verslagnummer	3
Datum verslag	30-09-2020
Insolventienummer	F.03/13/156
Toezichtzaaknummer	NL:TZ:0000000301:F001
Datum uitspraak	04-06-2013


R-C	mr. P Hoekstra
Curator	mr J.J.M.C. Huppertz

Algemene gegevens

Naam onderneming

Maastricht Airlines B.V. 11-08-2019
 1

Gegevens onderneming

Dit is het 2e verslag in opgemeld faillissement. 11-08-2019
 1

Ten behoeve van de leesbaarheid het ik het eerste verslag telkens gekopieerd. Daar waar aanvullingen zijn, worden deze bij het betreffende onderwerp opgenomen onder de kop: "2e verslag".

1e verslag:

Naam curanda: Maastricht Airlines B.V.
Datum faillissement: 4 juni 2013
Rechtbank: Rechtbank Limburg, locatie Maastricht
Faillissementsnummer: C03/13/156
Naam Rechter-Commissaris: mr. J.J. Groen
Curator: mr. J.J.M.C. Huppertz
Verslagtijdvak: 4 juni 2013 tot en met 11 december 2013

Werkzaamheden verslagperiode:

In de verslagperiode heb ik mij met name bezig gehouden met de volgende werkzaamheden:

- inventarisatie activa;
- inspectie van 2 vliegtuigen (Fokker-50);
- financiën curanda;
- positie aandeelhouders;
- bepalen fiscale positie;
- ontslag werknemers;

- g. inventariseren juridische procedures;
- h. uitvoerig onderzoek naar mogelijkheden van een doorstart;
- i. crowdfunding;

Dit heeft uitgemondd in contacten met de bestuurder en adviseurs van curanda, werknemers, crediteuren, aandeelhouders, interessenten uit binnen- en buitenland, Provincie, LIOF, technische inspecteurs, de ILenT ressorterend onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (de voormalige Rijksluchtvaartdienst), vliegvelden in het buitenland ivm reservering 'slots' (parkeerplaatsen), overleg met Miniliner (leasemaatschappij vliegtuigen), etc.

2e verslag:

Er is in de verslagperiode nog de nodige tijd besteed aan het onderzoeken van doorstartmogelijkheden, maar dat heeft helaas tot niets geleid. Toen een doorstart niet mogelijk bleek is nog getracht losse activa (lees de zogenaamde manuals, beschrijvingen die iedere beginnende luchtvaartmaatschappij nodig heeft en die bij MA nagenoeg gereed ware) te verkopen, maar zonder succes.

Werkzaamheden verslagperiode:

- nader onderzoek doorstart;
- nader onderzoek aanvraag ILenT;
- nader onderzoek financiering;
- nader onderzoek leasemaatschappij.

In de 3e verslagperiode had ik het oorzakenonderzoek willen afronden. Dat is helaas niet gelukt. In de komende verslagperiode verwacht ik dit onderzoek af te ronden.

08-02-2020



Overigens is dit niet het 2e maar het 3e verslag. De nummering in de digitale omgeving is foutief.

In de verslagperiode heb ik het oorzaken- en rechtmatigheidsonderzoek afgerond. Zie 7.5. (en 4.2.). Thans zal dit faillissement worden voorgedragen voor opheffing wegens gebrek aan baten.

30-09-2020



Er is zelfs geen actief om het salaris curator te voldoen (totale tijdsbesteding 799,5 uren).

Overigens is dit niet het 3e maar het 4e verslag. De nummering in de digitale omgeving is foutief.

Activiteiten onderneming

1e verslag:

-

11-08-2019



2e verslag:

Curanda was een burgerluchtvaartonderneming in de opstartfase die zich toelegde op de Europese markt. Het was de bedoeling vanuit Maastricht te vliegen op Amsterdam, Berlijn en München.

Financiële gegevens

Jaar	Omzet	Winst en verlies	Balanstotaal
2012	€ 0,00	€ 302.276,00	€ 302.276,00
2013	€ 258.692,00	€ 581.802,50	€ 1.102.086,53

Toelichting financiële gegevens

1e Verslag:

11-08-2019

De boekhouding en de fiscale zaken waren uitbesteed aan een extern kantoor.

 1

Dit kantoor heeft de administratie van de vennootschap bijgewerkt tot aan datum faillissement. Over het jaar 2012 is een conceptversie van de jaarrekening beschikbaar, hetgeen een boekjaar is van 3 maanden (oktober tot en met december).

De administratie zal nog nader worden onderzocht.

2e verslag:

De administratie was op zich op orde. het balanstotaal komt met name tot stand door crediteuren, en niet door activa.

Gemiddeld aantal personeelsleden

49

11-08-2019



Toelichting

1e Verslag:

Inclusief de aandeelhouders waren bij Maastricht Airlines 49 mensen werkzaam.

Het direct personeel was voor het merendeel aangenomen per 1 maart 2013, alles met het oog op de eerste geplande vlucht per 27 maart 2013. Vervolgens bleek dat de nieuwe datum voor de vlucht, 1 mei, evenmin zou worden gehaald. De piloten en stewardessen die merendeels in dienst waren getreden per 1 maart, werden daarom per 15 april alweer ontslagen. Met vier werknemers ontstond vervolgens een geschil over de reeds overeengekomen beëindigingsovereenkomst. Zij hebben een gerechtelijke procedure ahangig gemaakt maar die is beëindigd na een bereikte regeling.

Een beperkt aantal werknemers was in dienst sinds eind 2012 (sales, secretaresse, planning, et cetera). Het kantoorpersoneel was per datum faillissement wel nog in dienst.

Het kantoorpersoneel is betaald tot en met de maand april. Het vliegend personeel hebben het loon gekregen over de maand maart, behalve de piloten. Met de piloten was overeengekomen dat zij betaald zouden worden als er gevlogen werd, maar zover is het dus nooit gekomen. Het UWV heeft bepaald dat hier geen sprake is van arbeidsovereenkomsten. Voorts waren diverse personen krachtens overeenkomst van opdracht werkzaam, en ook zij hebben nog vorderingen uit hoofde van verrichte werkzaamheden.

Na datum faillissement zijn de werknemers met uw machtiging ontslagen. De intake met het UWV heeft plaats gevonden. Enkele werknemers hebben inmiddels een nieuwe baan. Het merendeel van de werknemers hoopt op een doorstart.

2e verslag:

Helaas is het niet tot een doorstart gekomen.

Boedelsaldo

€ 4,88

11-08-2019

 1

Toelichting

1e verslag: 21.336,89

2e verslag:

Dit saldo is dus lager dan het saldo ten tijde van het 1e verslag.

Voor de mutaties wordt verwezen naar de financiële bijlagen. De afname is een gevolg van betaalde boedelkosten die allemaal betrekking hadden op posten nodig in het kader van een doorstartonderzoek, zoals bijv. het in de lucht houden van benodigde software.

€ 59,88

08-02-2020

 2

Toelichting

De mutatie is een gevolg van:

I. bijschrijving van:

a. € 100 door de curator om het negatief saldo aan te vullen;

II. afschrijving van:

a. bankkosten.

Zie voorts het Financieel Verslag.

€ 59,65

30-09-2020

 3

Toelichting

De afname ten opzichte van het vorige verslag bedraagt € 0,23 en betreft betaalde debetrente. Dit zal nog opgaan aan bankkosten. Voor het overige wordt verwezen naar het Voorlopig Financieel Eindverslag.

Verslagperiode

van

11-12-2013

11-08-2019

 1

t/m

11-8-2019

van

12-8-2019

08-02-2020

 2

t/m

8-2-2020

van

9-2-2020

30-09-2020

 3

t/m

30-9-2020

Bestede uren

Verslagperiode	Bestede uren
1	772 uur 48 min
2	10 uur 6 min
3	16 uur 36 min
totaal	799 uur 30 min

Toelichting bestede uren

De totaal bestede tijd bedraagt 772,48 uren, uit te splitsen als volgt:

11-08-2019

1e verslag: 667

 1

2e verslag: 105,8

3e verslag: 10,1 uren besteed. Deze zitten in het totaal van 782 uren en 54 minuten.

08-02-2020

 2

huidige verslagperiode: 16 uur en 16 minuten besteed. Deze zitten in het totaal van 799 uren en 30 minuten.

30-09-2020

 **3**

1. Inventarisatie

1.1 Directie en organisatie

1e verslag:

11-08-2019

Curanda (hierna ook: MA) is opgericht bij notariële akte van 11 oktober 2012. Ten tijde van de oprichting was het aantal aandeelhouders drie, in de verhouding 80%, 10% en 10%. Naderhand zou nog een partij als aandeelhouder toetreden, maar een en een ander is uiteindelijk niet notarieel geformaliseerd.

 1

2e verslag:

Bestuurder was de heer Kerboua. Daarnaast waren er per onderdeel afdelingshoofden.

1.2 Lopende procedures

1e verslag:

11-08-2019

Er was één procedure aanhangig, te weten een procedure tussen diverse werknemers en curanda. Deze is in onderling overleg beëindigd omdat ik de ontslagen heb ingetrokken.

 1

1.3 Verzekeringen

2e verslag:
alle verzekeringen waren betaald en zijn in tussen beëindigd.

11-08-2019



1.4 Huur

1e verslag:
De huur van de kantoorruimte in Weert is beëindigd.
De huur bij Maastricht Aachen Airport is om niet en loopt nog door.

11-08-2019



2e verslag:
De huur bij Maastricht Aachen Airport is in de loop van 2014 beëindigd.

1.5 Oorzaak faillissement

1e verslag:
4.1. Directe oorzaak
Het faillissement is op eigen aangifte uitgesproken.

11-08-2019



4.2. Indirecte oorzaak

Algemeen

Maastricht Airlines BV heeft eigenlijk steeds in de oprichtingsfase verkeerd. Tot een operationele fase is het niet gekomen. Het reserveringssysteem was wel gereed en er werden ook tickets verkocht, maar er waren geen vliegtuigen om de vluchten mee uit te voeren. De "bottleneck" was gelegen in het feit dat de Italiaanse leasemaatschappij de twee vliegtuigen (Fokker 50) niet op tijd kon leveren en dat ook nieuwe leverdata niet werden nagekomen door de leasemaatschappij, dit terwijl de lease-overeenkomst daar wel helder in was.

Toen de leasemaatschappij de derde keer de levering uitstelde, heeft een beoogde aandeelhouder en financier zich teruggetrokken. Deze zou circa éénderde van de financieringsbehoefte voor zijn rekening nemen. Nadat deze zich terugtrok bleek Maastricht Airlines niet meer voort te zetten omdat de middelen daartoe ontbraken, heeft de bestuurder besloten om eigen aangifte te doen. Ik ben nog doende te onderzoeken of deze financiering zich nog wel op dat moment kon terugtrekken.

Hierna ga ik nader in op de oprichtingsfase c.q. de aanloop naar het faillissement.

Oprichtingsfase

Voorafgaande aan en tijdens de oprichtingsfase zijn de werkzaamheden gericht geweest op het verkrijgen van een aantal vergunningen van het de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, met name:

- a. de Continuous Airworthiness Management Organisation Approval (CAMOA) ingevolge EG Verordening 2042/2003;
- b. Air Operation Certificate (AOC) ingevolge EG Verordening 3922/91;
- c. de exploitatievergunning ingevolge EG Verordening 1008/2008.

Daarnaast heeft Maastricht Airlines een reserveringssysteem ingericht, hetgeen maanden werk heeft gevergd.

De bestemmingen: Amsterdam, München, Berlijn. Daaraan zou dit najaar Zürich

worden toegevoegd.

Maastricht Airlines zou haar de eerste vlucht uitvoeren op 25 maart 2013. Dat is vervolgens uitgesteld naar 1 mei 2013, welke datum evenmin is gehaald. Vervolgens werd de levering uitgesteld naar 1 augustus 2013.

Het vergunningstraject

Voor afgifte van deze vergunningen moet onder meer aan de volgende vereisten zijn voldaan: de meerderheid van de aandelen moet worden gehouden door Europese partijen, er zijn "manuals" (handboeken) aanwezig welke zijn opgesteld door "Postholders" die daadwerkelijk een verantwoordelijke positie hebben in de organisatie, bedrijfseconomisch dient aan een aantal ratio's te worden voldaan (kort gezegd: bij drie maanden zonder omzet moet de onderneming toch nog solvabel zijn) en tenslotte dienen ook de vliegtuigen door de Nederlandse overheid te zijn geïnspecteerd en goedgekeurd.

De aanvraag van de exploitatievergunning van Maastricht Airlines was voorzien van een positieve verklaring van een accountant. De conclusie daarvan was vereenvoudigd gezegd dat de prognose realistisch was, mits een kapitaalstorting ad € 1.425.000 zou plaatsvinden, een achtergestelde lening werd verstrekt ad € 875.000, terwijl ook de overige uitgangspunten (bezettingsgraad, ticketprijzen, dollarkoers, etc) zouden worden gerealiseerd conform prognose.

Echter, ten eerste waren de vliegtuigen niet gereed voor inspectie terwijl ten tweede, zoals gezegd, een nieuwe, vierde aandeelhouder de gemaakte afspraken niet nakwam. Aldus werd niet voldaan aan enkele belangrijke criteria van het Ministerie, zodat de vergunningen uiteraard niet konden worden verleend.

Inmiddels was wel de organisatie ingericht op een start per 25 maart 2013, waren bijvoorbeeld ook alle personeelsleden zover opgeleid, en deze kosten liepen natuurlijk gewoon door.

De vliegtuigen: 2 x Fokker 50 (lease)

Maastricht Airlines zou gebruik gaan maken van twee vliegtuigen van het type Fokker 50 uit de beginjaren '90. Beide vliegtuigen waren afkomstig uit de vloot van KLM en zijn circa twee jaar geleden gekocht door een lease-maatschappij in Italië. De lease-maatschappij heeft ze vervolgens geleased aan Air Baltic. Na beëindiging van de lease-overeenkomst met Air Baltic zouden ze door Maastricht Airlines worden geleased. Echter, niet nadat eerst een grote onderhoudsbeurt (de "C-check") was verricht. Deze C-check zou kennelijk door Air Baltic worden uitgevoerd, maar deze had die check bij de lease-maatschappij afgekocht die dit onderhoud zelf zou gaan uitvoeren. De lease-maatschappij had daarvoor een planning gemaakt. Echter, de daadwerkelijk benodigde tijd bleek veel te gering ingeschat. De voornaamste oorzaak daarvan was dat bij het tussentijds onderhoud door Air Baltic kennelijk wel het noodzakelijk technisch onderhoud was uitgevoerd, maar dat de bijbehorende formaliteiten (nauwkeurige verwerking van elke onderhoudsverrichting in een log-boek) achterwege waren gebleven. Om de vliegtuigen luchtwaardig te krijgen moest het log-boek alsnog worden gecompleteerd, terwijl uiteraard ook de C-Check nog moest worden uitgevoerd.

Daardoor kon de schriftelijke afspraak tussen Maastricht Airlines en de lease-maatschappij (levering: 1 en 20 maart 2013) niet worden gehaald en werd de eerste geplande vlucht van 25 maart uitgesteld naar 1 mei 2013. Echter, de

vliegtuigen waren nog steeds niet gereed. Daarop werd wederom uitgesteld, en toen trok de beoogde medefinancier zich terug.

Teneinde het gezicht in de markt te behouden, zijn alle tickets terugbetaald. Dat tastte de liquiditeit natuurlijk wel aan.

Die omstandigheden voerden ertoe dat de liquiditeitspositie ernstig in gevaar kwam, en verplichtingen niet meer konden worden nagekomen. Daarop is eigen aangifte van faillissement gedaan.

De boekingen

Van meet af aan heeft Maastricht Airlines zowel de Nederlandse, Duitse als Belgische markt benaderd. Voor datum faillissement waren circa 4.000 tickets gereserveerd en betaald. De bedragen zijn als gezegd nog voor het faillissement terugbetaald.

2e verslag:

Onderzocht is nog of de medefinancier dan wel de leasemaatschappij aangesproken konden worden. Dat is niet het geval.

Uit nader onderzoek is gebleken dat de medefinancier niet kon worden aangesproken op zijn terugtreden: er was een startdatum bedongen en toen die niet werd gehaald was deze vrij zich terug te trekken.

De leasemaatschappij bleek ook nog een voorbehoud te hebben vanuit haar bank voor de definitieve financiering en had zich inderdaad enkel voorlopig gecommiteerd, zij het voor nagenoeg 99%. De steeds verschoven leveringsdata waren wel toegezegd, maar er bleken ook daar voorbehouden mogelijk.

2. Personeel

2.1 Aantal ten tijde van faillissement

Personeelsleden

49

11-08-2019

 1

Toelichting

1e Verslag:

Inclusief de aandeelhouders waren bij Maastricht Airlines 49 mensen werkzaam.

Het direct personeel was voor het merendeel aangenomen per 1 maart 2013, alles met het oog op de eerste geplande vlucht per 27 maart 2013. Vervolgens bleek dat de nieuwe datum voor de vlucht, 1 mei, evenmin zou worden gehaald. De piloten en stewardessen die merendeels in dienst waren getreden per 1 maart, werden daarom per 15 april alweer ontslagen. Met vier werknemers ontstond vervolgens een geschil over de reeds overeengekomen beëindigingsovereenkomst. Zij hebben een gerechtelijke procedure aanhangig gemaakt maar die is beëindigd na een bereikte regeling.

Een beperkt aantal werknemers was in dienst sinds eind 2012 (sales, secretaresse, planning, et cetera). Het kantoorpersoneel was per datum

faillissement wel nog in dienst.

Het kantoorpersoneel is betaald tot en met de maand april. Het vliegend personeel hebben het loon gekregen over de maand maart, behalve de piloten. Met de piloten was overeengekomen dat zij betaald zouden worden als er gevlogen werd, maar zover is het dus nooit gekomen. Het UWV heeft bepaald dat hier geen sprake is van arbeidsovereenkomsten. Voorts waren diverse personen krachtens overeenkomst van opdracht werkzaam, en ook zij hebben nog vorderingen uit hoofde van verrichte werkzaamheden.

Na datum faillissement zijn de werknemers met uw machtiging ontslagen. De intake met het UWV heeft plaats gevonden. Enkele werknemers hebben inmiddels een nieuwe baan. Het merendeel van de werknemers hoopt op een doorstart.

2e verslag:

Helaas is het niet tot een doorstart gekomen.

2.2 Aantal in jaar voor faillissement

Personeelsleden

49

11-08-2019



Toelichting

Inventarisatie

2.3 Ontslagaanzegging

Datum	Aantal	Toelichting
7-6-2013	49	wegens faillissement
totaal	49	

2.4 Werkzaamheden personeel

Inventarisatie, ontslaggesprekken, UWV intake.

11-08-2019



3. Activa

3.1 Onroerende zaken

Beschrijving	Verkoopopbr.	Hypotheek	Boedelbijdr.
geen			
totaal	€ 0,00		€ 0,00

Toelichting onroerende zaken

3.2 Werkzaamheden onroerende zaken

3.3 Bedrijfsmiddelen

Beschrijving	Verkoopopbrengst	Boedelbijdrage
lapotops	€ 0,00	€ 0,00
merknaam Maastricht Airlines	€ 0,00	€ 0,00
totaal	€ 0,00	€ 0,00

Toelichting bedrijfsmiddelen

1e verslag:

Inventaris

Curanda had nauwelijks activa: enkele laptops en printers. Deze zijn nog in gebruik omdat ik het kantoor op het vliegveld nog aanhoud voor een eventuele doorstart.

Debiteuren

Er was geen debiteurenportefeuille.

Bank

Er was geen saldo per datum faillissement. Na faillissement is een belastingteruggave van afgerond € 27.000 ontvangen.

Handelsnaam

De naam Maastricht Airlines heb ik inmiddels als woord- en beeldmerk laten registreren, dit gezien de waarde die daarvan uitgaat.

2e verslag:

De printers waren gehuurd en zijn terug gegaan. De laptops waren al ouder en zijn naar enkele werknemers gegaan die nog beschikbaar zijn gebleven voor de boedel.

De handelsnaam heeft helaas niets opgeleverd.

De registratie van de merknaam Maastricht Airlines is in juli 2013 door mij geregistreerd omdat het doorstartonderzoek toen nog volop liep. De kosten bedroegen € 433,-. De registratie eindigt op 31 juli 2023. Deze registratie kon destijds niet op naam van de boedel worden gezet maar enkel op naam van het kantoor van de curator. Mocht zich alsnog iemand aandienen voor de merknaam dan zal het kantoor van de curator daar uiteraard kosteloos aan meewerken. Omdat niemand interesse heeft getoond is een opbrengst echter niet te verwachten en de registratie zal dan ook in 2023 vervallen.

3.4 Bodemvoorrecht fiscus

2e verslag:

Niet van toepassing want geen bancaire financiering met zekerheden.

11-08-2019



30-09-2020



11-08-2019



3.5 Werkzaamheden bedrijfsmiddelen

Afwikkeling.

11-08-2019



3.6 Voorraden / onderhanden werk

Beschrijving	Verkoopopbrengst	Boedelbijdrage
geen		
totaal	€ 0,00	€ 0,00

Toelichting voorraden / onderhanden werk

3.7 Werkzaamheden voorraden / onderhanden werk

3.8 Andere activa

Beschrijving	Verkoopopbrengst	Boedelbijdrage
geen		
totaal	€ 0,00	€ 0,00

Toelichting andere activa

Zie hiervoor onder 3.3.

11-08-2019



3.9 Werkzaamheden andere activa

4. Debiteuren

4.1 Debiteuren

Beschrijving	Omvang	Opbrengst	Boedelbijdr.
geen			
totaal	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

Toelichting debiteuren

Niet van toepassing. Zie hiervoor onder 3.3.

11-08-2019

 1

4.2 Werkzaamheden debiteuren

5. Bank/Zekerheden

5.1 Vordering van bank(en)

€ 0,00

11-08-2019

Toelichting vordering van bank(en)

1e verslag:

Er was geen bancaire financiering noch anderszins financiers met zekerheden.

 1

5.2 Leasecontracten

1e verslag: Enkele zaken zoals telefooncentrale en routers zijn van derden, alsmede meubilair en printers. Deze zijn nog in gebruik bij de boedel.

11-08-2019

2e verslag:

Deze zijn intussen geretourneerd.

 1

5.3 Beschrijving zekerheden

5.4 Separatistenpositie

5.5 Eigendomsvoorbehoud

1e verslag: Enkele zaken zoals telefooncentrale en routers zijn van derden, alsmede meubilair en printers. Deze zijn nog in gebruik bij de boedel.

11-08-2019

2e verslag:

Deze zijn intussen geretourneerd.

 1

5.6 Retentierechten

5.7 Reclamerechten

5.8 Boedelbijdragen

5.9 Werkzaamheden bank/zekerheden

6. Voortzetten/doorstart onderneming

Voortzetten onderneming

6.1 Exploitatie / zekerheden

1e verslag:

Vlak voor datum faillissement heeft Maastricht Airlines aan alle partijen die al een ticket hadden geboekt, het geld terugbetaald. Wegens de omstandigheid dat er ook per 1 mei 2013 geen vliegtuigen waren terwijl er bovendien geen zekerheid bestond over de datum waarop de vliegtuigen er dan wel zouden zijn, is voor datum faillissement al gestopt met het aanbieden van tickets.

Van voortzetting is dus in principe geen sprake.

Wel hebben wij de operaties zoals reserveringssystemen, email, website e.d. zo veel als mogelijk operationeel gehouden, dit mede ter verwerking van vragen van doorstartkandidaten en potentiële klanten.

2e verslag:

enkele voormalige werknemers hebben mij nog in eigen tijd geholpen bij doorstartonderzoeken.

11-08-2019

 1

6.2 Financiële verslaglegging

Niet van toepassing.

11-08-2019

 1

6.3 Werkzaamheden voortzetten onderneming

Zeer veel gesprekken met kandidaten, doorrekenen scenario's, overleg met leveranciers en met vliegvelden inzake landingsrechten, met ILenT inzake vergunningen.

11-08-2019

 1

Doorstarten onderneming

6.4 Beschrijving

1e verslag:

Er hebben zich diverse partijen gemeld voor een doorstart. Er zijn belangstellenden vanuit Europa maar ook van ver daarbuiten.

11-08-2019

 1

De afgelopen periode heb ik benut om te bekijken of een doorstart in meerdere opzichten zinvol is.

Aspecten voor een doorstart:

De toekomst van het vliegveld

De financiële positie van het vliegveld Maastricht Aachen Airport is niet rooskleurig. Ik heb mijn visie over het belang van continuïteit van het vliegveld kenbaar gemaakt bij de Provincie. Reden daarvan was dat aldaar recentelijk besluitvorming plaatsvond omtrent al dan niet additionele bijdragen.

De technische status van de vliegtuigen: Fokker 50

Samen met een ervaren technisch inspecteur van Samco heb ik de lease-maatschappij in Italië bezocht. De uitkomst van dit bezoek was dat één vliegtuig nagenoeg gereed was (enkele dagen werk) en een ander vliegtuig nog circa 6 weken werk vergde. Een doorstart per 1 september 2013 met beide Fokker 50 vliegtuigen zou dus in beginsel haalbaar zijn geweest. Wel

was het zo dat de leasemaatschappij, met het oog op het faillissement, de vrijheid nam de toestellen opnieuw op de markt aan te bieden, en dat ik dan een eerste recht zou krijgen om die voorwaarden te matchen. Daarnaast wijzigde de leasemaatschappij de voorwaarden aanzienlijk, zulks in nadelige zin voor Maastricht Airlines. Ik heb de leasemaatschappij meegedeeld dat zij dat niet kon zonder daarbij de termijn van artikel 37 Fw in acht te nemen, maar zij zag dat anders. Voor zoveel bekend is één toestel inmiddels elders op de markt.

Ander type vliegtuigen: CRJ (Bombardier)

Afgezien van een eventuele doorstart met de Fokker 50 vliegtuigen, zou mogelijk ook een doorstart met een ander type vliegtuigen doorgang kunnen vinden. Dat scenario heeft uiteindelijk onze voorkeur gekregen. Gevlogen zou dan worden met CRJ's, ofwel met straalvliegtuigen in plaats van met propellervliegtuigen. Dat heeft twee voordelen: ze vliegen sneller en kunnen grotere afstanden kunnen afleggen. In dat scenario zou dus de efficiency hoger worden met navenante omzetmogelijkheden. Aldus kon de kans op een doorstart worden vergroot.

Commitment van de postholders

Voor een "plug and play" doorstart is het wezenlijk dat de huidige postholders beschikbaar blijven. Zij hebben mij aangegeven beschikbaar te willen blijven bij een doorstart.

Werknemers: vliegend personeel (reeds ontslagen voor datum faillissement)

De piloten en stewardessen zijn allen getraind voor de Fokker 50, maar er zijn ook personen met een typerating voor een CRJ. Bovendien kan een typerating voor een CRJ snel verkregen worden.

Klanten

De klanten van Maastricht Airlines bevinden zich in Nederland, Duitsland en België, zowel zakelijk als particulieren. Vanuit de zakelijke markt in zowel Nederland als Duitsland heb ik begrepen dat zeker behoefte bestaat aan een vliegmaatschappij met de bestemmingen die Maastricht Airlines in haar portefeuille had.

Status doorstart

Ik heb moet diverse partijen gesproken, maar het is nog niet tot een doorstart gekomen. Op dit moment praat ik nog met diverse partijen, die wel allemaal hebben aangegeven serieuze interesse te hebben.

Crowd-funding

Het personeel heeft op enig moment een crowd-funding actie geïnitieerd. Die was op zich succesvol. Aangezien echter een doorstart niet tijdig kon worden bereikt, heeft iedere deelnemer zijn geld eind november jl. terug gekregen.

2e verslag:

Er is nog veel tijd besteed aan doortstartgesprekken, maar helaas zonder resultaat. De laatste gesprekken hebben in 2016 plaats gehad. Enkele oudwerknemers hebben mij daarbij geholpen, met name de heer Sies heeft enorm veel tijd in deze werkzaamheden gestopt. Met hem was afgesproken dat hij betaald zou worden bij realisering van opbrengst uit een doorstart of activa, maar dat is helaas niet gelukt.

6.5 Verantwoording

6.6 Opbrengst

€ 0,00

11-08-2019



6.7 Boedelbijdrage

€ 0,00

11-08-2019



6.8 Werkzaamheden doorstarten onderneming

7. Rechtmatigheid

7.1 Boekhoudplicht

1e verslag:

11-08-2019

De boekhouding en de fiscale zaken waren uitbesteed aan een extern kantoor.



Dit kantoor heeft de administratie van de vennootschap bijgewerkt tot aan datum faillissement. Over het jaar 2012 is een conceptversie van de jaarrekening beschikbaar, hetgeen een boekjaar is van 3 maanden (oktober tot en met december).

De administratie zal nog nader worden onderzocht.

2e verslag:

Dit onderzoek is afgerond en heeft geen vraagtekens meer opgeleverd.

7.2 Depot jaarrekeningen

Niet van toepassing want curanda is gefailleerd voordat 1e publicatieplicht ontstond.

11-08-2019



7.3 Goedkeuringsverklaring accountant

Niet van toepassing.

11-08-2019



7.4 Stortingsverplichting aandelen

Voldaan.

11-08-2019



7.5 Onbehoorlijk bestuur

Toelichting

1e verslag:

Hier moet nog onderzoek naar worden gedaan. Ik wijs erop dat een onderzoek naar bestuurdersaansprakelijk standaard plaats vindt, dus ook indien daar geen aanleiding toe bestaan. Als zo'n onderzoek dus wordt gedaan, wil dat niet zeggen dat er sprake is van vermeende bestuurdersaansprakelijkheid.

2e verslag:

Het onderzoek is nog lopende en wordt de komende verslagperiode afgerond.

Toelichting

Zoals in de inleiding gezegd is dit onderzoek helaas nog niet afgerond, hoewel er stappen zijn gezet. In de komende verslagperiode zou dit onderzoek afgerond moeten kunnen worden.

Nee

Toelichting

Het onderzoek naar onbehoorlijk bestuur is afgerond. Mij is niet gebleken van omstandigheden die aanleiding vormen voor het aannemen van onbehoorlijk bestuur.

Ik heb in de verslagperiode nog uitvoerig nader onderzoek gedaan naar de vergunningsaanvraag en al hetgeen daarmee samenhangt, alsmede de positie van de bestuurder, aandeelhouders, andere betrokkenen met managementtaken en financiering. Dat heeft niet tot andere inzichten geleid als eerder aangenomen en ik verwijs dan ook kortheidshalve naar het vermeldde in 4.2.

7.6 Paulianeus handelen

Nee

Toelichting

Niet van gebleken.

7.7 Toelichting rechtmatigheid

Niet van toepassing.

Niet van gebleken: zie hiervoor sub 7.5.

11-08-2019



08-02-2020



30-09-2020



11-08-2019



11-08-2019



30-09-2020



7.8 Werkzaamheden rechtmatigheid

Onderzoek administratie en handelingen.

11-08-2019



Onderzoek naar vergunningsaanvraag, financiering, onbehoorlijk bestuur, positie aandeelhouders, lease vliegtuigen.

30-09-2020



8. Crediteuren

8.1 Boedelvorderingen

€ 123.839,88

11-08-2019



Toelichting

Dit is met name het UWV uit hoofde van overgenomen loonverplichtingen vanaf faillissement.

€ 124.573,40

30-09-2020



Toelichting

Deze zijn iets gemuteerd omdat mutaties in de crediteurenstand van na datum 1e verslag nog niet waren verwerkt. Nu het faillissement wordt opgeheven is de meest actuele lijst bijgevoegd.

Het UWV zit hier in voor € 120.741,02 wegens overgenomen loonbetalingen.

8.2 Pref. vord. van de fiscus

€ 35.824,00

11-08-2019



Toelichting

Dit betreft loonheffing van voor faillissement.

€ 121.911,00

30-09-2020



Toelichting

Ook deze vordering is gemuteerd omdat mutaties van na datum 1e verslag nog niet verwerkt waren.

8.3 Pref. vord. UWV

€ 184.956,72

11-08-2019



Toelichting

Dit betreft overgenomen loonverplichtingen van voor faillissement.

8.4 Andere pref. crediteuren

€ 0,00

11-08-2019



8.5 Aantal concurrente crediteuren

37

11-08-2019



Toelichting

Met name leveranciers, piloten en postholders (afdelingshoofden).

39

30-09-2020



Toelichting

Er zijn 44 vorderingen ingediend door 39 verschillende crediteuren.

8.6 Bedrag concurrente crediteuren

€ 1.116.439,00

11-08-2019



€ 1.021.969,95

30-09-2020



Toelichting

Ook deze lijst en vordering is gemuteerd omdat mutaties van na datum 1e verslag nog niet verwerkt waren.

8.7 Verwachte wijze van afwikkeling

Dit faillissement zal waarschijnlijk eindigen wegens gebrek aan baten.

11-08-2019



Zoals in het vorige verslag aangegeven zal dit verslag worden voorgedragen voor opheffing wegens gebrek aan baten.

30-09-2020



8.8 Werkzaamheden crediteuren

Inventarisatie.

11-08-2019



9. Procedures

9.1 Naam wederpartijen

Niet meer van toepassing. Zie 1e verslag.

11-08-2019



9.2 Aard procedures

9.3 Stand procedures

9.4 Werkzaamheden procedures

10. Overig

10.1 Plan van aanpak

- Afronden onderzoek onbehoorlijk bestuur.
- Afwikkeling faillissement.

11-08-2019



Idem als bij vorige verslag.

08-02-2020



Dit faillissement wordt thans voorgedragen voor opheffing wegens gebrek aan baten.

30-09-2020



10.2 Termijn afwikkeling faillissement

In de komende verslagperiode (komende zes maanden).

11-08-2019



In 2020.

08-02-2020



In 2020.

30-09-2020



10.3 Indiening volgend verslag

10.4 Werkzaamheden overig

Opmaken eindverslag.

30-09-2020



Bijlagen

Bijlagen