



Holistic Aviation Workout Offering

Um ein Aviation-Engagement aus Sicht eines Darlehensgebers in der aktuellen Situation sinnvoll beurteilen zu können, bedarf es aus unserer Sicht einer dreiteiligen Prüfung bestehend aus einem Legal, Commercial und Technical Assessment.

Ziel allen Tuns ist die Absicherung des Cash Flow aus der Finanzierung. Um dies sicherzustellen, gilt es die relevanten Informationen aus den obigen Bereichen kompetent zu analysieren und darauf basierend eine Handlungsempfehlung abzugeben.

Wir schlagen vor, einen Analysebericht bestehend aus den relevanten Due Diligence Ergebnissen zu erstellen. Kurz gefasst lauten die Prüfungsinhalte wie folgt:

- (i) Wie ist die rechtliche Situation des Darlehensgebers: Vertraglich und gesetzlich. Sofern nötig, können wir jederzeit befreundete Local Law Kanzleien hinzuziehen.
- (ii) Wie ist die Airline als Kreditnehmer in Bezug auf Operations und Financials bezogen auf die drei Zeitpunkte
 - vor der Krise,
 - aktuell und
 - im Recovery Fallzu beurteilen?
Wie profitabel/unprofitabel operieren die betreffenden Flugzeuge und welche Prognose lässt sich für deren zukünftigen Einsatz treffen?
- (iii) Wie ist der technische Zustand des Flugzeugs? Wie ist der Status der Certificates und Records?

Im Einzelnen würden sich die Arbeitspakete wie folgt darstellen:

1. Legal

- (a) Prüfung der Vertragsdokumentation (und Sicherheiten) unter dem Aspekt der Rechte im Fall eines Event-of- Default
- (b) Prüfung der Versicherungsdokumentation, Versicherungsschutz, Prämienzahlung etc.
- (c) Prüfung Zahlung Eurocontrol, Aviation Authorities sowie möglicher dritter Gläubiger, die Ansprüche gegen das Flugzeug geltend machen könnten

2. Operational/Commercial

- (a) Analyse der Positionierung und der Qualität der Operations der Airline vor der Krise:

- Geschäftsmodell, Positionierung in Markt- und Wettbewerb
 - Flottenstruktur, Attraktivität des spezifischen Flugzeugs, Konfiguration und Art der Engines
 - Auswertung der wesentlichen KPIs (Financial / Operational)
- (b) Betrachtung der aktuellen Situation:
- Aktuelle Status der Operations (Anzahl der gegroundeten Flugzeuge, verbleibender Verkehr)
 - Status, Qualität und Reichweite der umgesetzten und/oder angekündigten Maßnahmen, um die Krise zu bewältigen (insbesondere freie Liquidität)
- (c) Prognose in Bezug auf das Nach-Krisen Recovery Szenario:
- Entwicklung des jeweiligen Marktsegments, in dem die Airline operiert
 - Einschätzung des Erholungspotentials und -zeitraums der spezifischen Airline
 - Operativer Aufwand, um wieder in Operations zu kommen
 - Beurteilung der Attraktivität der Flotte, Nachfrageverhalten in dem spezifischen Markt und Projektion der finanziellen Performance in dem Nach-Krisen-Set-up

Bei Ziffer 2 kooperieren wir mit M2P Consulting (m2p.net), einer der führenden Unternehmensberatungsgesellschaften im Bereich Aviation und Transportation in Europa (100+ Berater, Büros in Frankfurt am Main, New York, Los Angeles and Dubai).

3. Technical

- (a) Analyse des Leasingvertrags in Bezug auf die technischen Parameter MX Payments, EoL Compensation, Return Conditions etc. (Ziel: Optimierung der Zahlung von Wartungsreserven und/oder EoL Kompensationen)
- (b) Auswertung der Aircraft Specs (einschließlich Aircraft Inspection vor Ort sofern gewünscht)
- (c) Aircraft/Engine Utilization/Condition Monitoring – wie ist der aktuelle Wartungszustand und welche Arbeiten müssen zukünftig geplant, bzw. überholt werden?
- (d) Prüfung möglicher der AD/SDs
- (e) Prüfung CAMO+ inkl. der aktuellen Wartungsroutinen und Optimierung bzgl. zukünftiger Arbeitspakete und Maximierung des Shareholder Value durch die Implementierung von "Best Practice Standards"
- (f) Inspektion der Aircraft Records und Certificates mit Fokus auf Gewährleistung der notwendigen "back to birth" Dokumentation
- (g) Falls einschlägig: Prüfung der Storage Facility, Ferry Flight Verfügbarkeiten
- (h) Falls gewünscht: Formulierung dezidierter Handlungsempfehlungen, wie über MX-Verbesserungen aktueller Wert und Restwert des Flugzeugs optimiert werden können