

**Swissair Schweizerische Luftverkehr-
AG in Nachlassliquidation**

Zirkular Nr. 5

Les versions française et anglaise de cette Circulaire sont dès à présent disponibles sur le site web du liquidateur.

The English and French versions of this Circular are now available on the Liquidator's website.

www.liquidator-swissair.ch

**Hotline Swissair Schweizerische Luftverkehr-AG
in Nachlassliquidation**

Deutsch: +41-43-222-38-30

Français: +41-43-222-38-40

English: +41-43-222-38-50

CH-8700 KÜSNACHT-ZÜRICH
GOLDBACH-CENTER
SEESTRASSE 39
TELEFON +41 (0)43 222 38 00
TELEFAX +41 (0)43 222 38 01
ZUERICH@WENGER-PLATTNER.CH
WWW.WENGER-PLATTNER.CH

DR. WERNER WENGER*
DR. JÜRIG PLATTNER
DR. PETER MÖSIMANN
STEPHAN CUENI*
PROF. DR. GERHARD SCHMID
DR. JÜRIG RIEBEN
DR. MARKUS METZ
DR. DIETER GRÄNICHNER*
KARL WÜTHRICH
YVES MEILI
FILIPPO TH. BECK, M.C.J.
DR. FRITZ ROTHENBÜHLER
DR. STEPHAN NETZLE, LL.M.
DR. BERNHARD HEUSLER
DR. ALEXANDER GUTMANS, LL.M.*
PETER SAHLI**
DR. THOMAS WETZEL
DR. MARC S. NATER, LL.M.
SUZANNE ECKERT
DR. DOMINIQUE PORTMANN
DR. FELIX UHLMANN, LL.M.
PROF. DR. MARKUS MÜLLER-CHEN
ROLAND MATHYS, LL.M.
DR. ASTRID BOOS-HERSBERGER, LL.M.
MARTIN SOHM
RETO ASCHENBERGER, LL.M.
BRIGITTE UMBACH-SPAHN, LL.M.
GUDRUN ÖSTERREICHER SPANIOL
DR. MARKUS SCHOTT, LL.M.
DR. CHRISTOPH MÜLLER, LL.M.
DR. SIMONE BRAUCHBAR BIRKHÄUSER, LL.M.
AYESHA CURMALLY*
CLAUDIUS GELZER, LL.M.
MARIE-CHRISTINE MÜLLER-GERSTER
CORNELIA WEISSKOPF-GANZ
OLIVER ALBRECHT
DR. CHRISTOPH ZIMMERLI, LL.M.
DR. REGULA HINDERLING
DR. STEPHAN KESSELBACH
MADLAINA GAMMETER
CHRISTIAN RÖTHLIN
RODRIGO RODRIGUEZ
DR. PETER REETZ
DR. ADRIAN RAPP
DR. RETO VONZUN, LL.M.
MARTINA STETTLER
CRISTINA SOLO DE ZALDIVAR
DANIEL TOBLER**

ANDREAS MAESCHI
KONSULENT

* AUCH NOTARE IN BASEL

** INHABER ZÜRCHER NOTARPATENT
ALS RECHTSANWALT NICHT ZUGELASSEN

BÜRO BASEL: CH-4010 BASEL
AESCHENVORSTADT 55
TELEFON +41 (0)61 279 70 00
TELEFAX +41 (0)61 279 70 01
BASEL@WENGER-PLATTNER.CH

BÜRO BERN: CH-3000 BERN 6
JUNGFRAUSTRASSE 1
TELEFON +41 (0)31 357 00 00
TELEFAX +41 (0)31 357 00 01
BERN@WENGER-PLATTNER.CH

Lettre Signature

An die Gläubiger der Swissair
Schweizerische Luftverkehr-AG
in Nachlassliquidation

Küsnacht, 17. Mai 2005 WuK/fee

Swissair Schweizerische Luftverkehr-AG in Nachlassliquidation; Zirkular Nr. 5

Sehr geehrte Damen und Herren

Nachfolgend orientiere ich Sie über die Themenkreise Anfechtungsansprüche,
Staatshaftungsklage und Liegenschaften im Ausland wie folgt:

I. ANFECHTUNGSANSPRÜCHE

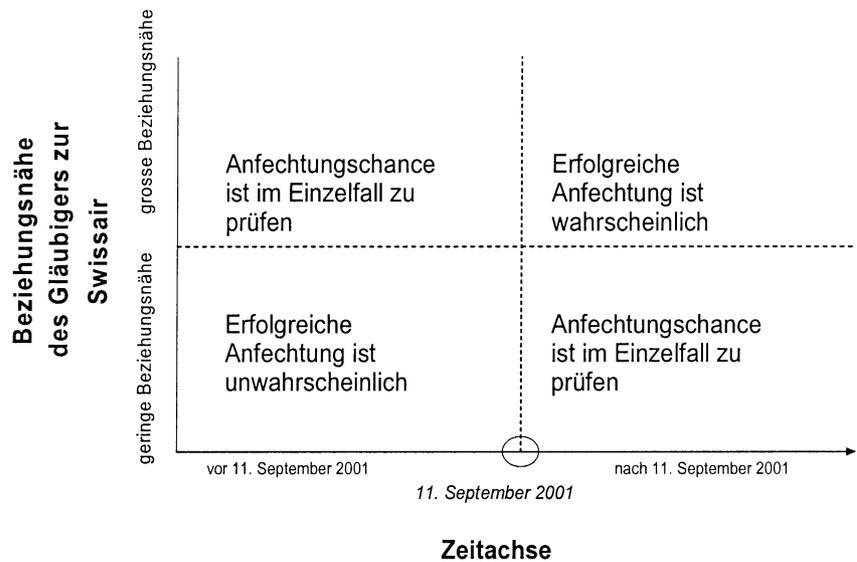
1. Einleitung

Auf der Basis des Berichts der Ernst & Young AG in Sachen Swissair sind die Zahlungen der Swissair Schweizerische Luftverkehr-AG ("Swissair") ab 1. Januar 2001 bis 5. Oktober 2001 (Datum der provisorischen Nachlassstundung) daraufhin geprüft worden, ob sie im Sinne der Art. 285 ff. SchKG angefochten und die erfolgten Zahlungen von den Empfängern zurückgefordert werden können. Bei der Überprüfung wurde wie folgt vorgegangen:

a) Nicht näher geprüft wurden die Zahlungen an die SAirGroup. Diese Gesellschaft befindet sich ebenfalls in Nachlassliquidation. Zur Wahrung der Rechte der Swissair werden die möglichen Anfechtungsansprüche im Nachlassverfahren dieser Gesellschaft als Nachlassforderungen angemeldet. Über die Zulassung oder Abweisung der Forderungen der Swissair werden dann die Liquidationsorgane im Nachlassverfahren der SAirGroup im Rahmen des Kollokationsverfahrens

entscheiden. Sollten die von der Swissair angemeldeten Forderungen abgewiesen werden, so verbleibt die Möglichkeit, eine Kollokationsklage zu erheben.

- b) Die Zahlungen der Swissair wurden in folgende Gruppen aufgeteilt: Zahlungen an Lieferanten und Dienstleister für betriebsnotwendige Leistungen, Zahlungen an Lieferanten von Flugbenzin, Zahlung von Leasingraten für Flugzeuge an Leasinggesellschaften und Sonderfälle.
- c) Überprüft wurde primär, ob die von der Swissair erbrachten Zahlungen der sogenannten Absichtsanfechtung (Art. 288 SchKG) unterliegen. Ausnahmsweise wurde im konkreten Einzelfall, wenn Anhaltspunkte bestanden, auch das Vorliegen einer Schenkungsanfechtung (Art. 286 SchKG) oder einer Überschuldungsanfechtung (Art. 287 SchKG) geprüft.
- d) Bei jeder Zahlung wurden folgende Fragen geprüft:
 - Sind durch die Zahlung einzelne oder alle übrigen Gläubiger geschädigt worden?
 - Hat die Swissair respektive deren Organe die Gläubigerschädigung absichtlich vorgenommen oder mindestens in Kauf genommen?
 - Konnte der begünstigte Gläubiger bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt die Gläubigerschädigungsabsicht der Swissair erkennen?
- e) Für die Beurteilung der subjektiven Elemente, Gläubigerschädigungsabsicht und deren Erkennbarkeit durch den begünstigten Gläubiger, sind der Zeitpunkt der Zahlung und die Nähe des Gläubigers zur Swissair - sein Wissen über die Finanzlage - von entscheidender Bedeutung. Die Ereignisse des 11. Septembers 2001 waren in diesem Zusammenhang von grosser Bedeutung, da sie auf die gesamte Luftfahrtindustrie erhebliche negative finanzielle Auswirkungen hatten. Es wurde folgendes Schema angewandt:



Die Untersuchungen haben bei den einzelnen Zahlungsgruppen zu den nachfolgend dargestellten Ergebnissen geführt.

2. Zahlungen an Lieferanten und Dienstleister für betriebsnotwendige Leistungen

Zahlungen für Leistungen, ohne deren Erbringung der Flugbetrieb der Swissair bereits vor dem Grounding am 2. Oktober 2001 zum Erliegen gekommen wäre oder wesentlich hätte eingeschränkt werden müssen, sind nicht ohne weiteres anfechtbar. Mit diesen Zahlungen wurde die Weiterführung des Flugbetriebs der Swissair gesichert. Es ist deshalb fraglich, ob diese Zahlungen zu einem Schaden der Swissair geführt haben. Es dürfte zudem schwierig sein, der Swissair eine Benachteiligungs- resp. Begünstigungsabsicht nachzuweisen. Andererseits kann beim Empfänger einer Zahlung für betriebsnotwendige Leistungen, welcher nach Eingang der Zahlung mit der Leistungserbringung fortfuhr, die Voraussetzung der Erkennbarkeit der Benachteiligungs- bzw. Begünstigungsabsicht des Gemeinschuldners nicht leichthin angenommen werden. Ein Lieferant oder Dienstleister, der ohne Vorauszahlung weiterhin Leistungen an die Swissair erbrachte, erkannte entweder deren prekäre Liquiditätslage nicht oder ging das Risiko ein, für seine Leistungen nicht entschädigt zu werden. Von der Weiterverfolgung von Anfechtungsansprüchen im Zusammenhang mit solchen Zahlungen durch die Swissair selber ist deshalb abzusehen.

Am 30. September 2001 änderte sich die Sachlage grundlegend. Damals wurde im Rahmen des Projektes "Phoenix" entschieden, dass die Swissair ein Nachlassstundungsgesuch stellen und den Flugbetrieb kurzfristig einstellen werde. Ein Teil des Flugbetriebes der Swissair sollte von der Crossair übernommen und weitergeführt werden. Von diesem Zeitpunkt an war klar, dass die Swissair sehr bald keine Lieferungen und Leistungen mehr für den Flugbetrieb benötigen würde. Die Drohung eines Lieferanten oder Dienstleisters, bei Ausbleiben einer Zahlung weitere Leistungen nicht mehr zu erbringen, konnte nicht mehr die gleiche Wirkung haben, wie vorher. Die Swissair musste wissen, dass mit Zahlungen nach dem 30. September 2001 die Gläubiger, die solche Zahlungen erhielten, zulasten der übrigen Gläubiger der Swissair bevorzugt wurden. Am 30. September 2001 war in einer breiten Öffentlichkeit bekannt, dass die Swissair kurz vor dem finanziellen Kollaps stand. Die Voraussetzungen für die Anfechtung von Zahlungen an Lieferanten und Dienstleister für in der Vergangenheit erbrachte Lieferungen und Leistungen nach dem 30. September 2001 dürften deshalb gegeben sein.

An der Pressekonferenz am Abend des 1. Oktobers 2001 wurde die Einreichung des Nachlassstundungsgesuchs von Dr. Mario Corti offiziell angekündigt. Am 2. Oktober 2001 kam es schliesslich zum Grounding. Nach der Ankündigung von Dr. Mario Corti und insbesondere nach dem Grounding musste sowohl der Swissair als auch jedem Gläubiger, der eine Zahlung für bereits erbrachte Lieferungen und Leistungen erhielt, klar sein, dass durch diese Zahlung eine Gläubigerbevorzugung zulasten der übrigen Gläubiger stattfand.

Bei den unter dem Titel "Lieferanten und Dienstleister für betriebsnotwendige Leistungen" untersuchten Zahlungen der Swissair wurde festgestellt, dass keine Zahlung nach dem 30. September 2001 erfolgte. Im Weiteren haben alle Lieferanten und Dienstleister auch nach der letzten erhaltenen Zahlung weiterhin Lieferungen oder Dienstleistungen auf Kredit erbracht. Von einer Weiterverfolgung von Anfechtungsansprüchen in dieser Gruppe wird deshalb verzichtet.

3. Zahlungen an Lieferanten von Treibstoff

Für die Beurteilung von Zahlungen an Lieferanten von Treibstoff gelten die Ausführungen in Ziff. 2. Ohne Treibstoff hätte die Swissair ihren Flugbetrieb nicht aufrechterhalten können. Soweit Treibstofflieferanten

vor dem 30. September 2001 im Rahmen der ordentlichen Geschäftsabwicklung Zahlungen für bereits erfolgte Lieferungen erhielten und auch nach der Zahlung ohne Bevorschussung weiter Lieferungen an die Swissair ausführten, ist eine Anfechtung dieser Zahlungen kaum erfolgversprechend.

Anders ist die Situation bei Zahlungen nach dem 30. September 2001. Soweit es sich dabei nicht um Vorschusszahlungen für zukünftige Lieferungen von Treibstoff handelte, bei denen die Swissair für die Zahlung eine entsprechende Gegenleistung erhielt, sind die Chancen für eine erfolgreiche Anfechtung gut. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Swissair bei der Drohung eines Lieferanten, die Treibstofflieferungen einzustellen, wenn nicht alle ausstehenden Rechnungen bezahlt werden, alternative Bezugsmöglichkeiten hätte prüfen und wahrnehmen sollen und können. Die Erfahrung aus anderen Sanierungsverfahren hat gezeigt, dass Lieferanten regelmässig bereit sind, gegen Vorauszahlung ihre Lieferungen fortzusetzen, wenn sie riskieren, dass sie zukünftig keine Lieferungen mehr ausführen können und trotzdem keine Zahlung für ausstehende Rechnungen erhalten. Die Anfechtung von Zahlungen an Lieferanten von Treibstoff nach dem 30. September 2001 für bereits erfolgte Lieferungen werden deshalb durch die Masse weiterverfolgt werden. Unter diese Kategorie fallen Zahlungen an Air BP Switzerland AG per 2. und 4. Oktober 2001, Shell (Switzerland) AG per 2. und 4. Oktober 2001, Esso Air International Ltd. per 5. Oktober 2001, Chevron Products Company per 5. Oktober 2001, Air Total International per 2. und 4. Oktober 2001, Kuwait Petroleum Aviation Thailand Ltd. per 4. Oktober 2001, Coastal Ref & Mktg Aviation per 5. Oktober 2001, Hongkong Sinopec / Caosc Co. Ltd. per 4. Oktober 2001, United Aviation Fuels per 5. Oktober 2001, Compañía Española de Petroelios, S.A. per 4. Oktober 2001, Dor Energy Ltd. per 4. Oktober 2001 und Idemitsu Kosan Co. Ltd. per 4. Oktober 2001.

Ein Spezialfall ist die Zahlung der Swissair von USD 483'840 an die Air Total (Suisse) SA per 20. September 2001. Diese Zahlung erfolgte vor dem 30. September 2001 für eine Rechnung vom 31. August 2001. Die Air Total (Suisse) SA führte im September 2001, insbesondere nach Erhalt der genannten Zahlung keine Lieferungen mehr an die Swissair aus. Am 20. September 2001 war die finanzielle Lage der Swissair so prekär, dass eine Schädigungs- bzw. Begünstigungsabsicht seitens der Swissair

anzunehmen ist. Air Total (Suisse) SA hatte zu diesem Zeitpunkt (unter anderem aus einschlägigen Presseberichten) genügend Kenntnisse betreffend die Liquiditätssituation der Swissair, dass ihr die mögliche Schädigung der anderen Gläubiger erkennbar war. Eine Anfechtung der Zahlung hat Aussicht auf Erfolg. Dieser Anfechtungsanspruch wird deshalb von der Swissair weiterverfolgt werden.

4. Zahlung von Leasingraten für Flugzeuge an Leasinggesellschaften

Die Swissair bezahlte vom 1. Januar 2001 bis zum 5. Oktober 2001 laufend Leasingraten für Flugzeuge, welche sie für den Flugbetrieb benutzte. Die Zahlungen erfolgten an die Vertragsparteien der jeweiligen Leasingverträge.

Der Bezahlung der jeweiligen Leasingrate stand als Gegenleistung die Gewährung des Nutzungsrechtes am entsprechenden Flugzeug gegenüber. Diese Gegenleistung wurde von den Leasinggebern bis zur Auflösung der Leasingverträge als Folge der Einstellung des Flugbetriebes der Swissair erbracht. Eine allfällige Nichtbezahlung der fälligen Leasingraten der Swissair an die Leasinggeber hätte zu einer vorzeitigen Auflösung der Leasingverträge geführt. Die Swissair wäre dadurch nicht mehr in der Lage gewesen, die geleaste Flugzeuge für den Flugbetrieb einzusetzen. Der Flugbetrieb hätte eingestellt werden müssen. Im Weiteren ist zu beachten, dass die Leasingraten bei allen Leasingverträgen jeweils im Voraus zu bezahlen waren. Durch die Zurverfügungstellung der Flugzeuge erhielt dann die Swissair die vertragliche Gegenleistung des Leasinggebers. Durch die Zahlung der Leasingraten ist der Gläubigersamtheit somit kein Schaden entstanden.

Ein Spezialfall ist eine Zahlung von CHF 8'000'000 an die Flightlease (Ireland) Ltd. am 20. September 2001. Die Flightlease (Ireland) Ltd. war Head Lessee für verschiedene Flugzeuge, welche sie an die Volare Airlines SpA als Sub Lessee verleaste. Am 20. September 2001 veranlasste Swissair eine Zahlung von CHF 8'000'000 an Flightlease (Ireland) Ltd. Auf dem Credit Memo vom 10. September 2001, mit welchem die Swissair der Flightlease (Ireland) Ltd. die Überweisung ankündigte, ist vermerkt, dass diese Zahlung zur Tilgung von Schulden der Volare Airlines SpA bei der Flightlease (Ireland) Ltd. erfolge. Es ist denkbar, dass die Swissair die Zahlung an Flightlease (Ireland) Ltd. auf

Anweisung der Volare Airlines SpA leistete und auf diese Weise eine Schuld bei der Volare Airlines SpA tilgte. Eine Zahlung, für welche Swissair im Austausch nicht eine gleichwertige Leistung erhielt, ist anfechtbar. Eine Anfechtung dieser Zahlung kommt deshalb in Betracht, wobei die Umstände dieser Zahlung weiter zu klären sind. Da sich die Flightlease (Ireland) Ltd. in einem Insolvenzverfahren befindet, wird der Liquidator zur Wahrung der Rechte der Swissair entsprechende Anfechtungsansprüche im Insolvenzverfahren der Flightlease (Ireland) Ltd. anmelden.

5. Sonderfälle

5.1 Swisscargo AG in Nachlassliquidation

Swisscargo AG bewirtschaftete den Frachtraum der Swissair Flotte. Die Zusammenarbeit zwischen Swissair und Swisscargo AG war in einem Cooperation Agreement geregelt. Swissair stellte Swisscargo AG monatlich die im Agreement vereinbarten Akontozahlungen in Rechnung. Halbjährlich, per Ende Juni und per Ende Dezember, wurde über die durch Swisscargo AG gemäss Agreement tatsächlich geschuldeten Beträge abgerechnet. Je nachdem, musste sodann Swisscargo AG Nach- bzw. Swissair Rückzahlungen auf den monatlich bezahlten Akontozahlungen leisten. Am 5. Juli 2001 erhielt die Swisscargo AG von der Swissair eine Zahlung von CHF 2'658'133. Aufgrund der verfügbaren Informationen muss davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um eine Rückerstattung der Swissair für zuviel geleistete Akontozahlungen gemäss Abrechnung per 30. Juni 2001 handelt.

Die Swisscargo AG stellte zudem für Frachtkontingente auf Swissair Flügen Frachtbriefe an Agenten aus. Auf der Basis dieser Frachtkontingente nahmen die Agenten Fracht ihrer Kunden zum Transport an. Der Erlös, welcher Swisscargo aus der Ausgabe der Frachtbriefe zustand, wurde über das IATA Clearing House ("ICH") an Swissair vergütet. Das ICH ist das Zahlungssystem für die Abrechnung gegenseitiger Forderungen von Airlines, welche der IATA angeschlossen sind. Die Swissair ihrerseits leitete diese Beträge dann an die Swisscargo AG weiter. Am 25. und 26. September 2001 erfolgten Zahlungen von CHF 40'765'204 bzw. CHF 25'752'961 von der Swissair an die Swisscargo AG. Auf der Basis der vorhandenen Informationen muss davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um die Weiterleitung von aus dem ICH erhaltene Zahlun-

gen an die Swisscargo AG handelt. Die Swisscargo AG hat nach Erhalt der Zahlungen vom 5. Juli 2001 sowie vom 25. und 26. September 2001 weiterhin den Frachtraum der Swissair Flugzeuge bewirtschaftet ohne Sicherheiten für allfällige Ansprüche gegenüber der Swissair zu verlangen. Im Nachlassverfahren der Swissair hat die Swisscargo AG entsprechend Forderungen angemeldet. Eine Anfechtung der Zahlungen an die Swisscargo AG erscheint nicht als erfolgversprechend.

5.2 *CAE Inc., Kanada*

Swissair hatte bei CAE Inc., einer kanadischen Herstellerin von Flugsimulatoren, einen Flugsimulator für das Swissair Training Center bestellt. Während des Baus des Flugzeuges leistete die Swissair am 12. September 2001 eine Zahlung von EUR 1'295'000 an CAE Inc. als sogenanntes "predelivery payment". Nach Bewilligung der Nachlassstundung leistete die Swissair keine weiteren Zahlungen an CAE Inc. mehr. Im Frühjahr 2002 vermittelte das Swissair Training Center den Verkauf des Flugsimulators an South African Airways. Das Swissair Training Center entschädigte die Swissair aus dem Kaufpreis, welchen das Swissair Training Center von der South African Airways erhalten hatte, für die von der Swissair geleisteten predelivery payments. Insgesamt flossen der Swissair aus dem Kaufpreis USD 4.8 Mio. zu. Die Voraussetzungen für eine Anfechtung der Zahlung der Swissair an CAE Inc. vom 12. September 2001 sind nicht gegeben, weil die "predelivery payments" beim Verkauf des Simulators aus dem Verkaufserlös an Swissair zurückbezahlt wurden. Eine Schädigung der Gläubiger hat somit nicht stattgefunden.

5.3 *Swiss International Air Lines Ltd., vormals Crossair AG ("Crossair")*

Zwischen der Swissair und der Crossair, neu Swiss International Air Lines Ltd., bestand ein Interline Agreement, wie es Swissair mit allen Mitgliedern der IATA im Rahmen der MITA Organisation (Multilateral Interline Traffic Agreements) geschlossen hatte. Die Erträge aus dem Verkauf von Transportdokumenten auf Flügen der jeweils anderen Gesellschaft wurden periodisch abgerechnet. Zu den sogenannten Interline Payments an Crossair gehörten auch monatliche Zahlungen für die Flüge auf der Strecke Zürich - Lugano, welche Crossair in eigenem Namen aber auf Rechnung der Swissair durchführte. Im Januar 2000 verpflicht-

tete sich Swissair, einen Teil des auf dieser Strecke durch Crossair erwirtschafteten Defizits zu tragen. Am 12. September 2001 veranlasste die Swissair die Vergütung von CHF 19'172'095 an die Crossair mit dem Vermerk "*Interline Payment*". Die Crossair erbrachte nach Erhalt der Zahlung weiterhin Leistungen für die Swissair. Im Nachlassverfahren der Swissair meldete sie entsprechend Forderungen für den Monat September 2001 an. Die Zusammenarbeit mit der Crossair war für die Swissair zur Aufrechterhaltung ihres Europa-Streckennetzes von wesentlicher Bedeutung. Die Swissair musste der Crossair die aus dem Verkauf von Transportdokumenten auf Crossair Flügen erwirtschafteten Beträge erstatten, um die Durchführung der europäischen Zubringerflüge nach Zürich sicherzustellen. Die Anfechtung der Zahlung vom 12. September 2001 ist deshalb entsprechend den Ausführungen unter Ziff. 2 nicht erfolgsversprechend.

Zwischen der Swissair und der Crossair erfolgte das Inkasso der gegenseitigen Forderungen jeweils nicht über das ICH. Die betreffenden Forderungen wurden vielmehr direkt zwischen der Swissair und der Crossair abgerechnet. Entgegen dieser Praxis gab die Crossair Ende September 2001 im ICH Forderungen gegenüber der Swissair von CHF 35'564'921 aus dem Interline Agreement und einem Wetlease Agreement ein. Die Swissair legte vorerst Protest gegen die Rechnungen der Crossair ein. Sie zog diesen Protest am 5. Oktober 2001 aber wieder zurück. Dadurch erhielt die Crossair für ihre Forderung gegen die Swissair eine Zahlung über CHF 35'564'921 aus dem ICH. Die Abklärung des genauen Sachverhalts und der betreffenden Rechtslage sind noch nicht abgeschlossen. Fest steht, dass die Crossair durch das im Verhältnis mit der Swissair ungewöhnliche Vorgehen über das ICH eine Zahlung von CHF 35'564'921 für ausstehende Rechnungen zu Lasten der übrigen Gläubiger erhielt. Die Crossair bediente sich damit eines unüblichen Zahlungsmechanismus. Die Crossair kannte Ende September 2001 die katastrophale finanzielle Situation der Swissair. Die Anfechtung des Inkassos der Crossair für ihre Forderungen gegenüber der Swissair über das ICH erscheint deshalb als erfolgsversprechend. Der Anfechtungsanspruch wird von der Swissair weiterverfolgt werden.

Zwischen der Swissair und der Crossair bestand sodann ein Wetlease Agreement. Die Crossair führte die durch Swissair angebotenen Flüge auf zahlreichen europäischen Strecken mit eigenen Flugzeugen und ei-

genem Personal durch. Am 4. Oktober 2001 kündigte die Crossair an, am 5. Oktober 2001 die Flüge auf den im Wetlease Agreement vereinbarten Strecken nicht mehr durchzuführen, sofern nicht CHF 581'384 gezahlt würden. Am 5. Oktober 2001 überwies die Swissair den geforderten Betrag an die Crossair. Der Zahlungsauftrag vom 5. Oktober 2001 trägt den handschriftlichen Vermerk "*pre-payment 5.10.01 (nur Flüge vom 5.10.01 gemäss Herrn Peuckert)*". Ein Anhaltspunkt für die Annahme, dass es sich tatsächlich um eine Vorschusszahlung handelte, kann in der zu diesem Zeitpunkt ebenfalls prekären Liquiditätssituation der Crossair erblickt werden, die womöglich ohne die Zahlung der Swissair nicht in der Lage gewesen wäre, die Flüge am 5. Oktober 2001 durchzuführen. Entsprechend scheint eine Anfechtung dieser Zahlung vom 5. Oktober 2001 nicht erfolgversprechend.

5.4 Unique Flughafen Zürich AG ("*Unique*")

Mit Schreiben vom 3. Oktober 2001 forderte die Unique die Swissair zur Zahlung der für den Monat Juli 2001 geschuldeten Gebühren für Start- und Landeerlaubnis, Flugsicherung und Nutzung der Infrastruktur am Flughafen Zürich im Betrag von CHF 21'832'492 auf. Am 4. Oktober 2001 veranlasste die Swissair die Überweisung des verlangten Betrages an die Unique. Der Zahlungsauftrag und die entsprechende Belastungsanzeige der UBS AG tragen je den Vermerk "*Prepayment*". Die Zahlung von CHF 21'832'492 entspricht jedoch genau dem im Schreiben vom 3. Oktober 2001 abgemahnten Betrag. Entgegen diesem Vermerk sprechen die vorhandenen Unterlagen und Informationen gegen eine Vorauszahlung für zukünftige Leistungen. Vielmehr wurden mit der Zahlung vom 4. Oktober 2001 die offenen Flughafengebühren für den Monat Juli 2001 beglichen. Eine Anrechnung der CHF 21'832'492 an nach dem 4. Oktober 2001 erbrachte Leistungen der Unique fand jedenfalls nicht statt. Die Zahlung an Unique erfolgte am 4. Oktober 2001, d.h. nach dem Grounding der Swissair Flotte am 2. Oktober 2001 und in einem Zeitpunkt, in dem Swissair bereits um Bewilligung der provisorischen Nachlassstundung nachgesucht hatte. Swissair durfte zu diesem Zeitpunkt keine Zahlungen mehr leisten, welche zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes nicht notwendig waren. Unique wäre nicht in der Position gewesen, der Swissair als wichtigster Kundin die Erbringung weiterer Dienstleistungen während der Nachlassstundung zu verweigern. Der Flugbetrieb der Swissair hätte auch ohne die nachschüssige Zahlung der

Flughafengebühren für den Monat Juli 2001 wieder aufgenommen werden können. Eine Anfechtung dieser Zahlung hat Aussicht auf Erfolg. Dieser Anfechtungsanspruch wird deshalb von der Swissair weiterverfolgt werden.

6. Schlussfolgerung

Auf der Basis der vorstehenden Beurteilung verzichten der Liquidator und der Gläubigerausschuss auf die Geltendmachung von Anfechtungsansprüchen mit Ausnahme von Ansprüchen gegen:

- a) Die sich in Nachlassliquidation befindende SAirGroup;
- b) Folgende Drittgläubiger, die von der Swissair Zahlungen erhalten haben:
 - Air BP Switzerland AG (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 4 Mio. per Valuta 2. Oktober 2001 und Zahlung USD 7.2 Mio. per Valuta 4. Oktober 2001
 - Shell (Switzerland) AG (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 1.5 Mio. per Valuta 2. Oktober 2001 und Zahlung USD 8'104'000 per Valuta 4. Oktober 2001
 - Esso Air International Ltd. (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 2.5 Mio. per Valuta 5. Oktober 2001
 - Air Total (Suisse) SA (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 483'840 per Valuta 20. September 2001
 - Chevron Products Company (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 849'117 per Valuta 5. Oktober 2001
 - Air Total International (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 500'000 per Valuta 2. Oktober 2001 und Zahlung USD 4.5 Mio. per Valuta 4. Oktober 2001
 - Kuwait Petroleum Aviation Thailand Ltd. (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 1'155'000 per Valuta 4. Oktober 2001
 - Coastal Ref & Mktg Aviation (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 746'009 per Valuta 5. Oktober 2001
 - Hongkong Sinopec / Caosc Co. Ltd. (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 380'879 per Valuta 4. Oktober 2001

- United Aviation Fuels (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 1 Mio. per Valuta 5. Oktober 2001
- Compañía Española de Petroleos, S.A. (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 395'725 per Valuta 4. Oktober 2001
- Dor Energy Ltd. (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 339'797 per Valuta 4. Oktober 2001
- Idemitsu Kosan Co. Ltd. (Treibstofflieferantin): Zahlung USD 2'452'927 per Valuta 4. Oktober 2001
- Flightlease (Ireland) Ltd.: Zahlung CHF 8 Mio. per Valuta 20. September 2001
- Swiss International Air Lines Ltd.: ICH-Zahlung CHF 35'564'921
- Unique Flughafen Zürich AG (Flughafengebühren): Zahlung CHF 21'832'492 per Valuta 4. Oktober 2001.

Die Anfechtungsansprüche, auf deren Geltendmachung der Liquidator und der Gläubigerausschuss nicht verzichten, werden von der Swissair selbst weiterverfolgt.

II. STAATSHAFTUNGSKLAGE WEGEN VERLETZUNG DER AUFSICHTS- PFLICHT GEGEN DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT

Um den Eintritt der Verjährung zu verhindern, reichte die Swissair zusammen mit der Flightlease AG in Nachlassliquidation, der SAirLines in Nachlassliquidation und der SAirGroup in Nachlassliquidation mit Eingabe vom 19. September 2003 beim Eidgenössischen Finanzdepartement ein Schadenersatzbegehren gegen die Schweizerische Eidgenossenschaft in der Höhe von CHF 1 Mia. ein. Begründet wurde das Begehren mit dem Vorwurf an das Bundesamt für Zivilluftfahrt ("BAZL"), es habe gegenüber der Swissair seine Aufsichtspflichten vernachlässigt.

Die Swissair-Gesellschaften beantragten dem Eidgenössischen Finanzdepartement, die Klage vorläufig zu sistieren, damit vor einer Fortsetzung des Verfahrens die Rechtslage geprüft werden könne. Am 27. Oktober 2003 verfügte das Eidgenössische Finanzdepartement antragsgemäss die Sistierung des Verfahrens.

Im Januar 2004 wurden Prof. Dr. Tobias Jaag und Dr. Markus Rüssli, Umbricht Rechtsanwälte, mit der Erarbeitung eines Rechtsgutachtens

zur Frage der Klageberechtigung der Swissair-Gesellschaften beauftragt. Das Rechtsgutachten wurde dem Liquidator im April 2004 zugestellt. Das Gutachten weist zunächst daraufhin, dass sich von den vier Swissair-Gesellschaften einzig die Swissair der gewerbsmässigen Beförderung von Personen und Gütern widmete und nur sie über eine Betriebsbewilligung des BAZL bzw. über eine Streckenkonzession des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ("UVEK") verfügte. Die Aufsicht des Bundes beschränkte sich somit auf die Swissair. Die SAirGroup, die SAirLines und die Flightlease AG, welche nicht der Bundesaufsicht unterstanden, können dem Bund gemäss Gutachten überhaupt keine Verletzung von Aufsichtspflichten zur Last legen. Aber auch bei der Swissair, die der Bundesaufsicht unterstand, sind die Voraussetzungen für eine Haftung der Schweizerischen Eidgenossenschaft gemäss Gutachten nicht gegeben. Der Schutz der finanziellen Interessen der Gläubiger der Gesellschaft oder der Gesellschaft selbst bildet keinen direkten Zweck der Bundesaufsicht über die Zivilluftfahrt. Im Übrigen wäre eine Haftung auch aufgrund des hohen Selbstverschuldens der Swissair bzw. von deren Organen ausgeschlossen.

Auf der Basis des Gutachtens von Prof. Dr. Tobias Jaag und Dr. Markus Rüssli verzichteten der Liquidator und der Gläubigerausschuss auf die Weiterführung der Staatshaftungsklage für die Swissair.

III. VERZICHT AUF DIE GELTENDMACHUNG VON BESTRITTENEN FORDERUNGEN

1. Allgemeines

Jeder Gläubiger ist berechtigt, die Abtretung des Prozessführungsrechtes für diejenigen Rechtsansprüche zu verlangen, auf deren Geltendmachung der Liquidator und der Gläubigerausschuss verzichteten (Art. 325 in Verbindung mit Art. 260 SchKG). Ein Gläubiger, der die Abtretung verlangt, ist dann berechtigt, den Rechtsanspruch auf eigenes Risiko und eigene Kosten geltend zu machen. Im Falle eines Prozessgewinnes kann er das Resultat zur Deckung seiner entstandenen Kosten und seiner Forderungen gegenüber der Swissair verwenden. Ein allfälliger Überschuss wäre an die Liquidationsmasse herauszugeben. Verliert der Gläubiger

den Prozess, so hat er die entstehenden Gerichts- und Parteikosten selbst zu tragen.

2. **Abtretungsbegehren einzelner Gläubiger**

Den Gläubigern wird vorliegend die Abtretung des Prozessführungsrechts für die Anfechtungsansprüche der Swissair, auf deren Geltendmachung die Liquidationsorgane verzichtet haben (siehe Ziff. I.6 vorstehend), und für die Weiterführung der Staatshaftungsklage wegen Verletzung der Aufsichtspflicht gegen die Schweizerische Eidgenossenschaft (siehe Ziff. II vorstehend) angeboten. Betreffend Anfechtungsansprüche werden die Gläubiger darauf aufmerksam gemacht, dass zur Wahrung der Rechte bis zum 16. Juni 2005 erste rechtliche Schritte eingeleitet werden müssten. Jeder Gläubiger kann eine CD-Rom mit der Liste der möglichen Ansprüche aus anfechtbaren Handlungen, für die die Abtretung des Prozessführungsrechts angeboten wird, und die Unterlagen dazu beim Liquidator beziehen oder beim Liquidator Einsicht in diese Unterlagen nehmen. Bestellungen können über Telefon +41 43 222 38 30 (deutsch), +41 43 222 38 40 (französisch) und +41 43 222 38 50 (englisch) vorgenommen werden.

Begehren um Abtretung im Sinne von Art. 260 SchKG können bis **spätestens 30. Mai 2005** (Datum des Poststempels einer schweizerischen Poststelle) beim unterzeichneten Liquidator **schriftlich** gestellt werden. Das Recht, die Abtretung zu verlangen, gilt als **verwirkt**, wenn diese Frist nicht eingehalten wird.

IV. **LIEGENSCHAFTEN IM AUSLAND**

1. **Liegenschaft 41 Pinelawn Road, Melville, New York**

Die heutige SAirGroup, damals noch Swissair Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft, kaufte 1991 die Liegenschaft 41 Pinelawn Road, Melville, New York ("Liegenschaft Melville"). In der Folge wurde das bestehende Gebäude abgebrochen und ein neues Gebäude erstellt. Um Steuern zu sparen, wurde das Eigentum an der Liegenschaft später an die Suffolk County Development Agency übertragen. Ferner wurde die Liegenschaft mit einem Pfandrecht für einen durch die Suffolk County Development Agency an die Gebrüder Lincke AG (heute Avireal AG) gegebenen Bond über USD 5 Mio. mit einer Laufzeit bis 1. Juni 2006 und

einem Coupon von 7.35% belastet. Allerdings wurden die USD 5 Mio. nie bezahlt. Einem internen Papier ist zu entnehmen, dass alle "Zahlungen" von Zinsen und Kapital fiktiv waren. Nach der Umstrukturierung der Swissair-Gruppe in eine Holdingstruktur im Mai 1997 wurde die Liegenschaft Melville von der (neuen) Swissair genutzt, welche sie in ihren Büchern als Aktivum aufführte. Sämtliche Aufwendungen für den Unterhalt etc. wurden von der Swissair getragen. Die SAirGroup erhielt seitens der Swissair keine Mietzinszahlungen und reichte in New York ab dem Geschäftsjahr 1997 keine Steuererklärungen mehr ein. Die Swissair ihrerseits bezahlte keine Withholding Tax auf einem (allfälligen) Kaufpreis oder Mieten, welche an die SAirGroup zu leisten gewesen wären.

Aufgrund dieses Sachverhaltes war im Zeitpunkt der Gewährung der provisorischen Nachlassstundung respektive der Bestätigung des Nachlassvertrages der Swissair und der SAirGroup unklar, wer Eigentümer der Liegenschaft Melville ist und Anspruch auf den Verkaufserlös hat. Unabhängig voneinander haben der Liquidator-Stellvertreter der Swissair, RA Dr. Niklaus Müller, und der Liquidator der SAirGroup die Eigentumsverhältnisse an der Liegenschaft Melville durch Experten beurteilen lassen. Übereinstimmend sind die Experten zum Schluss gekommen, dass nach dem anwendbaren amerikanischen Recht die Swissair Eigentümerin der Liegenschaft Melville ist und entsprechend Anspruch auf den Verkaufserlös hat. Dieser Grundsatz ist vom Liquidator und vom Gläubigerausschuss der SAirGroup anerkannt worden.

Anfangs 2005 konnte mit der OSI Pharmaceuticals Inc. ein Kaufvertrag betreffend die Liegenschaft Melville abgeschlossen werden. Der Kaufpreis beträgt USD 11'250'000. Der Gläubigerausschuss hat dem Verkauf zugestimmt. Das Geschäft wurde Ende April vollzogen.

2. Stockwerkeigentumseinheiten im zweiten und vierten Stock an der Via Po 10 in Rom

Die heutige SAirGroup, damals noch Swissair Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft, kaufte 1980 zwei Stockwerkeinheiten im zweiten und vierten Stock des Geschäftsgebäudes an der Via Po 10 in Rom. Der Kauf dieser Stockwerkeinheiten erfolgte in einem Zeitpunkt, als die heutige Swissair noch gar nicht existierte. Nach der Umstrukturierung der Swissair-Gruppe in eine Holdingstruktur wurden die Stockwerkeinheiten von der (neuen) Swissair benützt. Die Swissair bezahlte keine

Miete an die SAirGroup. Sie trug jedoch die auf den beiden Stockwerkeinheiten anfallenden Kosten und Steuern. Die beiden Stockwerkeinheiten wurden in der Bilanz der Swissair aktiviert. Im italienischen Grundbuch wurde jedoch kein Übertrag der Liegenschaften von der SAirGroup auf die Swissair angemeldet und vollzogen.

Während der Nachlassstundung wurden die beiden Stockwerkeinheiten 2002 respektive 2003 mit Zustimmung der Nachlassrichter in Zürich und Bülach verkauft. Der Verkaufserlös wurde auf ein Sperrkonto bei der Zürcher Kantonalbank mit der Rubrik "SAirGroup/Swissair" deponiert. Mit Zustimmung der beiden Nachlassrichter war zwischen der SAirGroup und der Swissair vereinbart worden, dass über die Zuteilung des Verkaufserlöses im Rahmen der Nachlassliquidation entschieden werde. Der Liquidator-Stellvertreter der Swissair hat die Eigentumsverhältnisse an den beiden Stockwerkeigentumseinheiten an der Via Po 10 in Rom aus der Sicht der Swissair überprüfen lassen. Der von ihm beauftragte Rechtsexperte Prof. Fabio Bortolotti kam zum Schluss, dass das Eigentum an den beiden Stockwerkeinheiten der SAirGroup zusteht. Aus der Sicht der Swissair besteht daher keine Möglichkeit, den Verkaufserlös zur Masse zu ziehen. Die Rechtslage ist eindeutig. Eine Abtretung eines Prozessführungsrechts an die Gläubiger kann deshalb nicht stattfinden.

Die Swissair und die SAirGroup haben vereinbart, dass die seit dem 5. Oktober 2001 angefallenen Kosten und Erträge auf den Liegenschaften im Ausland jeweils für jede Liegenschaft separat im Zeitpunkt der Aufteilung des Verkaufserlöses und im gleichen Verhältnis wie der Erlös auf die beiden Parteien aufgeteilt werden. Die Swissair und die SAirGroup haben über diese Abrechnung eine Vereinbarung mit folgendem Inhalt abgeschlossen:

- Die von der Swissair seit dem 5. Oktober 2001 getragenen Kosten von total CHF 410'556.18 für die beiden Stockwerkeinheiten an der Via Po 10 in Rom werden ihr von der SAirGroup vollständig erstattet.
- Auf eine weitere Abrechnung von Kosten und Erträgen auf den beiden Stockwerkeinheiten an der Via Po 10 in Rom vor dem 5. Oktober 2001 wird verzichtet.
- Soweit die Swissair gegenüber der SAirGroup geldwerte Leistungen irgendwelcher Art für die buchmässige Übertragung der beiden

Stockwerkeinheiten an der Via Po 10 in Rom von der SAirGroup auf die Swissair erbracht hat, werden diese Leistungen im Liquidationsverfahren der SAirGroup als Nachlassforderungen anerkannt und entweder mit allenfalls vorhandenen Nachlassforderungen der SAirGroup gegenüber der Swissair verrechnet oder in der 3. Klasse kolloziert. Die Bereinigung der gegenseitigen Nachlassforderungen erfolgt im Rahmen der Kollokationsverfahren.

Der Gläubigerausschuss hat dem Geschäft in der dargestellten Form zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

Swissair Schweizerische Luftverkehr-AG in Nachlassliquidation

Der Liquidator



Karl Wüthrich