

# «Konkursbeamte sind keine Flugkapitäne»

**KONKURSRECHT** | Die Crossair dient als eine Art Auffanggesellschaft, in welche Teile der Swissair-Flotte integriert werden sollen. Den restlichen Gesellschaften steht der Weg zum Richter bevor. Konkursexperte Thomas Gattlen erklärt im «Bund»-Interview, wieso dies juristisch korrekt ist und welche Gefahren der «Neuen Crossair» drohen.

INTERVIEW:  
FLORENCE VUICHARD

«BUND»: Das Schweizer Recht kennt keinen Gruppenkonkurs. Wer muss denn nun die Bilanz deponieren: die Swissair Group oder die einzelnen Tochtergesellschaften?

THOMAS GATTLEN: Eigentlich muss jede einzelne Tochtergesellschaft für sich überprüfen, ob sie überschuldet ist oder nicht, und ob sie den Richter benachrichtigen muss. Doch in der Regel gibt's innerhalb einer Gruppe eine Kettenreaktion: Hat eine Gruppengesellschaft Guthaben gegenüber einer zweiten, nicht mehr zahlungsfähigen Gruppengesellschaft ausstehend, so muss die erste ihrer Bilanz um diese Ansprüche berichtigen. Womöglich ist dann auch sie überschuldet und muss folglich ebenfalls den Richter benachrichtigen. Dreh- und Angelpunkt ist jedoch die Holding.

Gibt es eine Haftung der Muttergesellschaft für die zahlungsunfähigen Tochterfirmen?

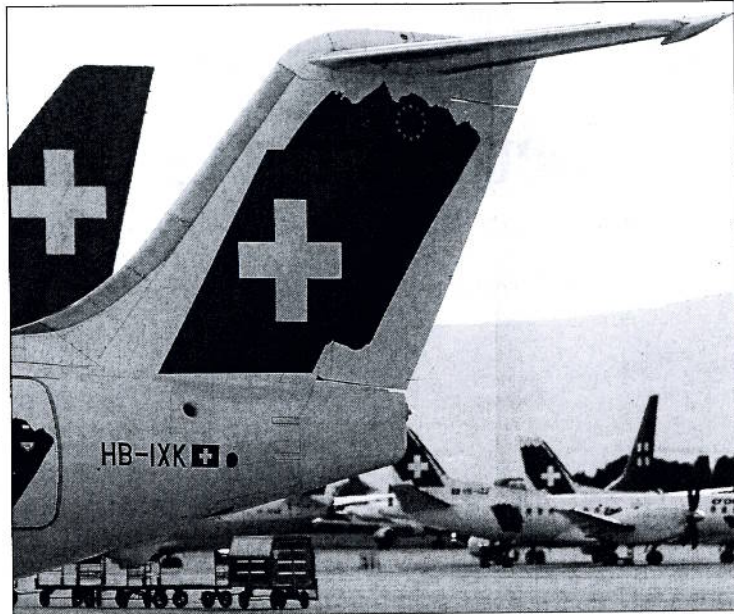
Nein, das gibt es automatisch. In der Regel vergeben die Banken aber Gruppenkredite und verbinden damit Mutter- und Tochtergesellschaften.

Man kann also die unrentablen Töchter in den Konkurs schicken und die rentablen weiterführen?

Das ist so, doch ein solcher Fall ist selten. Denn in der Regel gibt's in jeder einzelnen Firma Teile, die rentieren, und solche, die nicht rentieren. Das Sanierungskonzept besteht darin, dass man die rentablen Teile abspaltet und in eine oder mehrere Gesellschaften zusammenfasst und die anderen in den Konkurs schickt.

Inwiefern unterscheidet sich dieses Sanierungskonzept von demjenigen einer Auffanglösung?

Bei einer Auffanggesellschaft werden rentable Unternehmensbereiche aus der Konkursmasse herausgenommen und in einer Auffanggesellschaft zusammengefasst. Im oben erwähnten Fall wird eine bereits bestehende Gesellschaft als Auffanggesellschaft verwendet – im vorliegenden Fall die Crossair. Doch auch bei dieser Vorgehensweise muss man aufpassen: Denn womöglich hat die Crossair Guthaben gegenüber der Muttergesellschaft oder gegenüber anderen konkurssiten Gruppengesellschaften offen. Diese muss sie dann abschreiben – da hätten wir wieder den Ketteneffekt.



Was vom Schweizer Luftfahrtkonzern übrig bleibt: Die Crossair und Teile der Swissair-Flotte. KEY

Wie lange dauert es, eine Auffanggesellschaft zu gründen?

Gründen kann man sie sofort, das ist nicht das Problem. Um jedoch den gesamten Konzern so aufzuteilen, dass alle rentablen Unternehmensteile mit der Auffanggesellschaft gerettet werden und alles was nicht rentiert, in den konkurssiten Tochtergesellschaften belassen wird, braucht's sicher zwei Jahre. Doch dafür ist es jetzt zu spät. Also nimmt man eine bestehende Tochter – die Crossair – und überträgt die sich lohnendsten Betriebsteile anderer Gesellschaften in diese Auffanggesellschaft.

Falls die Auffanggesellschaft Crossair einzelne Flugzeuge der Swissair übernehmen will, muss sie die Piloten ebenfalls übernehmen? Und wenn, ja zu welchen Konditionen?

Ja, wer Betriebsteile übernimmt, muss auch das in diesen Betriebsteilen beschäftigte Personal übernehmen. Wenn Sie Flugzeuge übernehmen und auf den gleichen Linien wie vorher einsetzen, müssen Sie wohl auch das auf diesen Flugzeugen regelmässig beschäftigte Personal übernehmen. Dies besagt der OR-Artikel 333. Ein anders lautendes Gerichtsurteil würde mich überraschen. Ebenfalls gültig bleiben die

Arbeitsverträge – auch wenn die Auffanggesellschaft die vereinbarten Löhne als zu hoch einstuft oder die Kündigungsfristen als unhaltbar bezeichnet. In Kraft bleiben auch die Gesamtarbeitsverträge für zumindest ein Jahr. Zudem ist die Auffanggesellschaft verpflichtet, sämtliche offenstehenden Lohnschulden zu decken.

Bei der gewählten Lösung sieht für die Aktionäre nicht gut aus.

Die Aktionäre der Holding, also der Swissair Group, verlieren in einem Konkurs wohl alles.

Können Aktionäre den vorgestellten Sanierungsplan noch blockieren?

Falls die Mitwirkung der Aktionäre gebraucht wird – zum Beispiel bei der Fusion von Firmen, bei der Erweiterung des Zwecks oder bei der Abspaltung gewisser Betriebsteile – dann ja. Im Konkursfall jedoch können die Aktionäre nicht mehr mitentscheiden und können höchstens noch Verantwortlichkeitsansprüche geltend machen – allenfalls auf dem juristischen Weg.

Gegen wen können die Aktionäre vorgehen?

Verantwortlich sind die Organe – das heisst die Verwaltungsräte

und die Konzernleitung. Aber unter Umständen können auch die Banken, falls diese wie ein Organ eingreifen, verantwortlich gemacht werden. Im Konkurs kann zunächst nur die Konkursmasse gegen die Verwaltungsräte klagen. Die Gläubiger können dies nur, wenn die Konkursmasse auf eine Klage verzichtet. Dann müssen sich die Gläubiger die Ansprüche abtreten lassen.

Die Schutzvereinigung der Kleinaktionäre macht McKinsey und PricewaterhouseCoopers für das Swissair-Debakel mitverantwortlich.

## Thomas Gattlen

fv. Der Jurist Thomas Gattlen arbeitet seit 1995 als selbständiger Anwalt und ist seit über 15 Jahren als Dozent an verschiedenen Lehranstalten tätig, unter anderem an der Höheren Wirtschaftsschule Aarau und an der Schweizerischen Akademie für Steuerlehre in Zürich. Sein Schwerpunkt: Sanierung von Unternehmen. Für seine Tätigkeit als Dozent hat der 42-jährige Jurist eigene Lehrbücher verfasst.

wortlich. Können Beratungsfirmen und Revisionsstellen ebenfalls als Organe haftbar gemacht werden?

Die Revisionsgesellschaft mit Sicherheit. Doch zuerst muss man belegen, dass erstens die Verwaltungsräte einen Fehler gemacht haben und zweitens, dass die Revisionsstelle dies hätte sehen müssen und etwas dagegen hätte unternehmen können – zum Beispiel selber die Bilanzen deponieren. Beratungsfirmen haften nicht als Organ, solange sie nur in beratender Tätigkeit bleiben. Doch es gibt Beratungsgesellschaften, welche die Grenzen überschreiten und bei strategischen Fragen gar mitentscheiden – dann sind ebenfalls sie im Bereich der Organhaftung.

Können Gläubiger, indem sie die Swissair Group betreiben, die Auffanggesellschaftsliquidation mit Teilliquidation verhindern?

Nein, denn die Swissair Group kann sich gegen eine allfällige Betreibung mit Rechtsvorschlag wehren.

Können Gläubiger die leer ausgehenden Ansprüche gegen die neue Auffanggesellschaft geltend machen? Könnte zum Beispiel eine Sabena ihre Forderungen auch an eine «Neue Crossair» richten?

Nach Schweizer Recht nicht. Ein Konkurs der Swissair Group umfasst in der Theorie sämtliche Vermögenswerte der Gruppe – im Inland sowie im Ausland. In der Praxis könnte dies jedoch anders aussehen: Die Sabena könnte versuchen allenfalls Vermögenswerte der Swissair – zum Beispiel Flugzeuge – in Belgien zu blockieren und dort ein eigenes Konkursverfahren durchzuführen.

Kann der Flugbetrieb im Konkursfall aufrechterhalten bleiben oder nicht?

Die Konkursmasse kann aus rechtlicher Sicht einen Betrieb weiterführen. Da muss aber erst ein Konkursbeamter gefunden werden, der da mitmacht. Denn dieser müsste das Unternehmen führen, bis eine ausseramtliche Konkursverwaltung eingesetzt wird. Und Konkursbeamte sind nun mal keine Flugkapitäne. Zudem bedingt eine Aufrechterhaltung des Flugbetriebs genügend liquide Mittel, um die laufenden Rechnungen für Kerosin usw. zu zahlen. Banken könnten die Liquidität ohne besondere Sicherheiten kurzfristig zur Verfügung stellen: Denn Kredite an eine Konkursforderung, sondern werden aus der Konkursmasse vorab bezahlt.