

LETT

INDGÅET

11 SEP. 2012

TRAFIKSTYRELSEN

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Lett Advokatfirma
Rådhuspladsen 4
1550 København V

Tlf. 33 34 00 00
Fax 33 34 00 01
lett@lett.dk
www.lett.dk

**Cimber Sterling A/S under konkurs, Lufthavnsvej 2, 6400 Sønderborg, CVR-
nr. 33473516 -**

6. september 2012
J.nr.: 274677-6-SHE

Hermed fremsender jeg statusoversigt samt redegørelse i henhold til konkurslovens § 125, stk. 2.

Signe Melhedegård Hovgaard
Advokatfuldmægtig
Dir. tlf. 33 34 03 58
Mail smh@lett.dk

Med venlig hilsen
Henrik Sjørslev

Sussie Hegelund
Sekretær
Dir. tlf. 33 34 03 78

v/Signe Melhedegård Hovgaard, advokatfuldmægtig

(Denne skrivelse kræver ingen underskrift)

Til kreditorerne i
Cimber Sterling A/S under konkurs

CIRKULÆRESKRIVELSE NR. 3

RETTENS SKS S01-249/2012: CIMBER STERLING A/S UNDER KONKURS, LUFTHAVNSVEJ 2, ULKEBØL, 6400 SØNDERBORG, CVR-NR. 33473516 - STATUSOVERSIGT OG REDEGØRELSE FOR DE VIGTIGSTE ÅRSAGER TIL KONKURSEN I HENHOLD TIL KONKURSLOVENS § 125, STK. 2

Skifterettens nr.: SKS S01-249/2012
Navn: Cimber Sterling A/S under konkurs
Hjemstedsadresse: Lufthavnsvej 2, Ulkebøl, 6400 Sønderborg
CVR-nummer: 33473516
Fristdag: 3. maj 2012
Dekretdag: 3. maj 2012
Dekret offentliggjort: 8. maj 2012

I fortsættelse af min cirkulæreskrivelse nr. 2 af 24. maj 2012 skal vi hermed fremkomme med følgende statusoversigt samt redegørelse for boets forhold.

1. STATUSOVERSIGT

AKTIVER

1.1 Virksomhedsoverdragelser:

Som beskrevet i cirkulæreskrivelse nr. 2 af 24. maj 2012 er der indgået to overdragelsesaftaler med hhv. Cimber A/S og Skyways Technics A/S. Det forventes at hovedparten af boets provenu vil være omfattet af virksomhedspant. Aktivet medtages som følge af ovenstående foreløbig til erindringsværdien, idet det bemærkes, at virksomhedspanthavers krav og panteret ikke er endeligt godkendt.

DKK

1,00

1.2 Indtægter ved fortsat drift:

Konkursboet har umiddelbart efter konkursdekretets afsigelse indgået aftale om opretholdelse af driften med henblik på gennemførelse af flyvninger. Derfor ventes et mindre overskud for driftsperioden, som dog ikke på nuværende tidspunkt er endeligt opgjort. Indtægten fordeles foreløbig ligeligt mellem konkursboet Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air Leasing A/S under konkurs, idet begge konkursboer har bidraget med aktiver, rettigheder eller medarbejdere til den opretholdte drift. Medtages foreløbig til

DKK

500.000,00

1.3 Fly CRJ (OY-RJB):

Der er tale om et overbehæftet fly, der ikke ventes at udgøre et frit aktiv for konkursboet, udover det panthaverprovenu konkursboet vil oppebære i forbindelse med administration og salg af flyet.

OY-RJB har været leaset til Cimber A/S med samtykke fra panthaver, og der er p.t. opnået lejeindtægter for ca. DKK 1.500.000. Lejeindtægterne er omfattet af panteretten i flyet, hvorfor det optjente beløb vil tilgå panthaver via panthaverregnskabet forudsat at

krav mv. godkendes endeligt af boet, jf. ovenfor.

	Aktivet medtages til erindringsværdien.	DKK	1,00
1.4	Forudbetalinger, periodeafgrænsningsposter og igangværende arbejder:		
	Det undersøges nærmere, om disse aktiver udgør en værdi for konkursboet. Optages foreløbigt til erindringsværdien	DKK	1,00
1.5	Motorkøretøjer, se nærmere nedenfor under pkt. 5.6		
	Samtlige ejede køretøjer blev pr. konkursdekretet overdraget til Skyways Technics A/S som en del af virksomhedsoverdragelsen omtalt under pkt. 1.1.		
1.6	Debitorer, deposita og øvrige tilgodehavender		
	Der henvises til cirkulæreskrivelse nr. 2 af 24. maj 2012 samt den nærmere beskrivelse nedenfor. Der er p.t. indbetalt kr. 1.251.408,19 fra udestående debitorer. Derudover er der tilgået boet kr. 43.558,20 fra taxfree salg inden konkursen (der vil muligvis tilgå boet yderligere midler herfra). Da ikke alle udeståender er inddrevet, anslås aktiverne foreløbigt at udgøre en værdi på	DKK	5.000.000,00
	Aktiver i alt	DKK	5.500.003,00

PASSIVER

1.7	Massekrav, jf. konkurslovens § 93.		
	Det er p.t. ikke muligt at anslå kurators honorar. Det er ej heller muligt på nuværende tidspunkt at anslå omfanget af fortrinsberettigede krav for så vidt angår driften af selskabet, dog kan det oplyses, at der indtil videre i henhold til konkurslovens § 93 er anmeldt (hvoraf en del alene er foreløbige krav, som ikke er endeligt opgjort, hvorfor det må forventes, at § 93 kravene vil blive større)	DKK	1.819.633,65

1.8 Privilegerede krav, jf. Konkurslovens § 95

Det er ikke muligt at anslå de samlede privilegerede løn-, opsigelses- og/eller feriepengekrav, men der er indtil videre anmeldt

DKK 61.706.299,79

1.9 Simple krav, jf. konkurslovens § 97

Der er foreløbig anmeldt

DKK 625.688.448,21

Passiver i alt

DKK	689.241.381,65
-----	----------------

2. **BAGGRUNDEN FOR KONKURSEN**

Selskabet er en del af Cimber Sterling-koncernen, der igennem en længere periode op til konkursen var i betydelige økonomiske vanskeligheder.

Allerede i sommeren 2011 stod det klart, at koncernens overlevelse forudsatte tilførsel af kapital og koncernen fik som følge deraf ny hovedaktionær, der yderligere tilførte selskabet DKK 44 mio. frem til udgangen af 2. kvartal 2011 (31. oktober 2011). Dette er nærmere beskrevet i de supplerende oplysninger og i noterne til det seneste årsregnskab for perioden 1. maj 2010 - 30. april 2011, hvoraf fremgår, at tilførsel af kapital fra hovedaktionæren på ca. DKK 165 mio. skabte grundlag for fortsat drift, og at årsregnskabet blev aflagt under forudsætning om fortsat drift.

Koncernens resultat i 2. kvartal 2011, der indebar en forværring af egenkapitalen med DKK 158 mio. fra DKK 175,3 mio. til DKK 17,3 mio., blev i en selskabsmeddelelse betegnet som stærkt utilfredsstillende og understregede længere tids behov for en ny strategisk kurs for selskabet. Som årsager blev angivet den tiltagende eurokrise og en skærpet konkurrencesituation, der indebar et lavere aktivitetsniveau på indenrigs- og regionalruterne.

På kort sigt agtede ledelsen som følge af det dårlige resultat at iværksætte tiltag for at reducere koncernens omkostninger, ligesom man ønskede at fokusere på den bedst mulige udnyttelse af kapaciteten (en såkaldt "turnaround"). I denne forbindelse gennemførte ledelsen et refinansieringsprogram i en kombination af salg, salg- og tilbageleasing samt refinansiering af den eksisterende flyflåde med henblik på at styrke koncernens likviditetsberedskab yderligere. Endvidere blev der af hovedaktionæren tilført yderligere DKK 44 mio. efter udløbet af kvartalet.

Ifølge referater fra bestyrelsesmøder afholdt i koncernen i 2012 arbejdede ledelsen med forskellige modeller for at forstærke koncernens likviditet, herunder forhøjelse af selskabskapitalen ved en kombination af gældskonvertering og kontant indskud fra selskabets hovedaktionær. Mødeaktiviteten var i særdeleshed intens i slutningen af marts 2012, hvor det stod klart, at selskabets økonomiske vanskeligheder var meget alvorlige; selskabet kunne ikke betale skyldige skatter til tiden, ligesom der ikke blev foretaget betalinger til andre kreditorer.

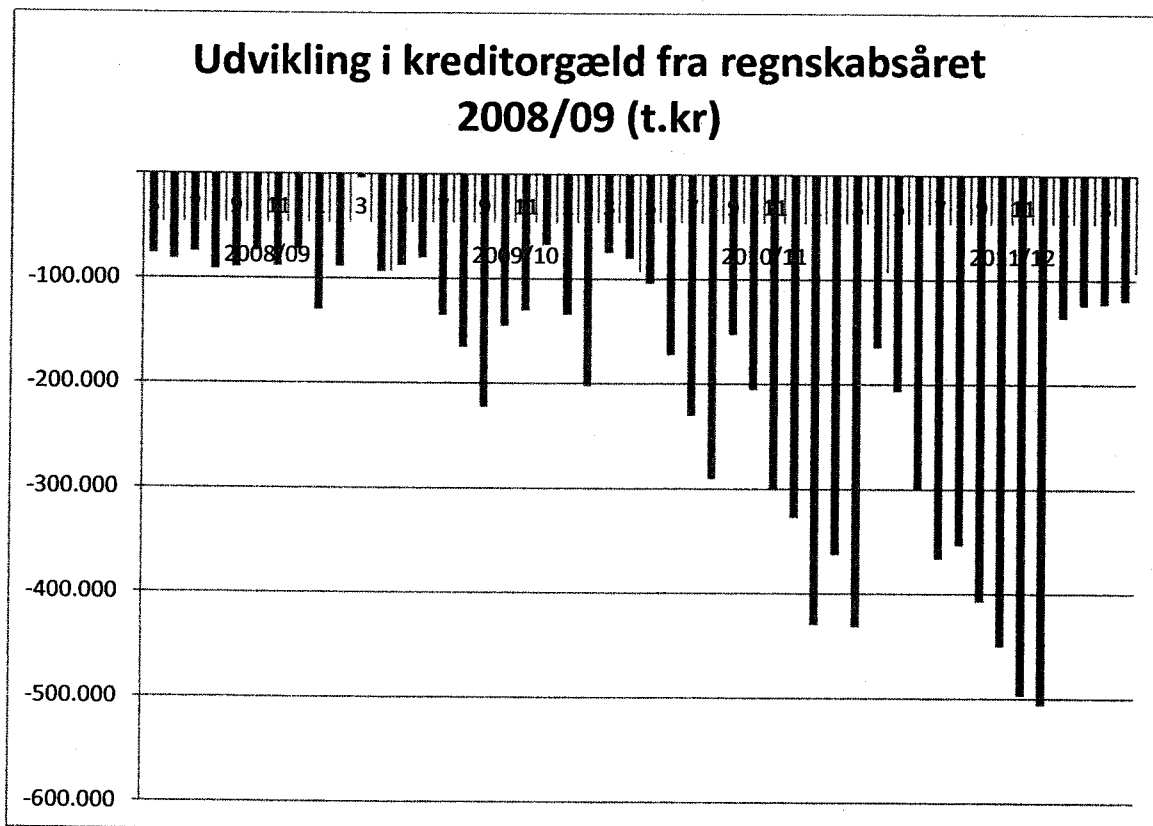
De forskellige overvejelser udmøntede sig aldrig i konkrete foranstaltninger, idet det viste sig, at selskabets hovedaktionær ikke længere ønskede at støtte koncernen økonomisk, således som dette tidligere var sket. Den udeblevne økonomiske støtte blev i en pressemeddelelse fra ledelsens side angivet som en direkte årsag til selskabets konkurs.

3. VIGTIGSTE REGNSKABSTAL

Kuratorerne har ved bistand fra en revisor foretaget analyser af selskabets regnskabsmateriale. I dette afsnit foretages en kort gennemgang af resultaterne af denne analyse ved inddragelse af det indhentede talmateriale i relation til omsætning, resultat og debitorudviklingen.

3.1 Kreditorgæld

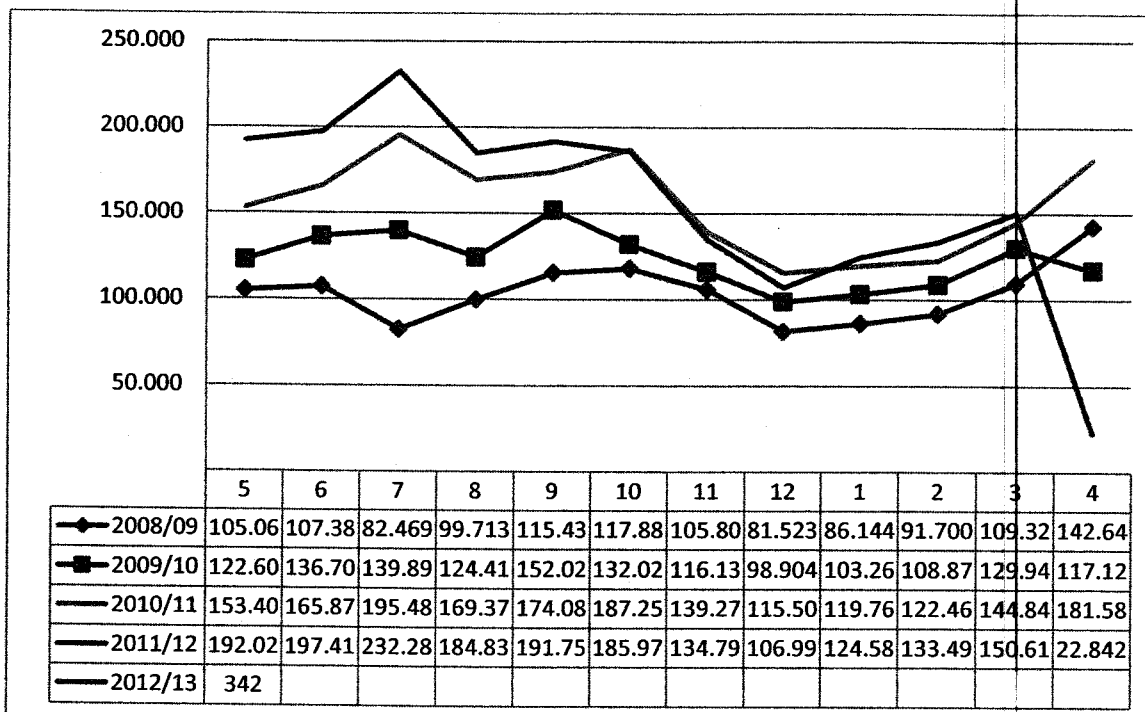
Udviklingen i kreditorgælden i årene fra 2008/09 og indtil konkursen i maj 2012 fremgår af nedenstående oversigt.



Som det fremgår af grafen faldt gælden markant fra december 2011 til januar 2012, nemlig fra ca. DKK 500.000.000 til ca. DKK 130.000.000. Denne udvikling må tilskrives gennemførelsen af det i pkt. 2 beskrevne refinansieringsprogram, hvorved der blev foretaget en kombination af salg, salg- og tilbageleasing samt refinansiering af den eksisterende flyflåde mv.

3.2 Omsætning

Selskabets omsætning pr. måned fremgår af oversigten nedenfor.



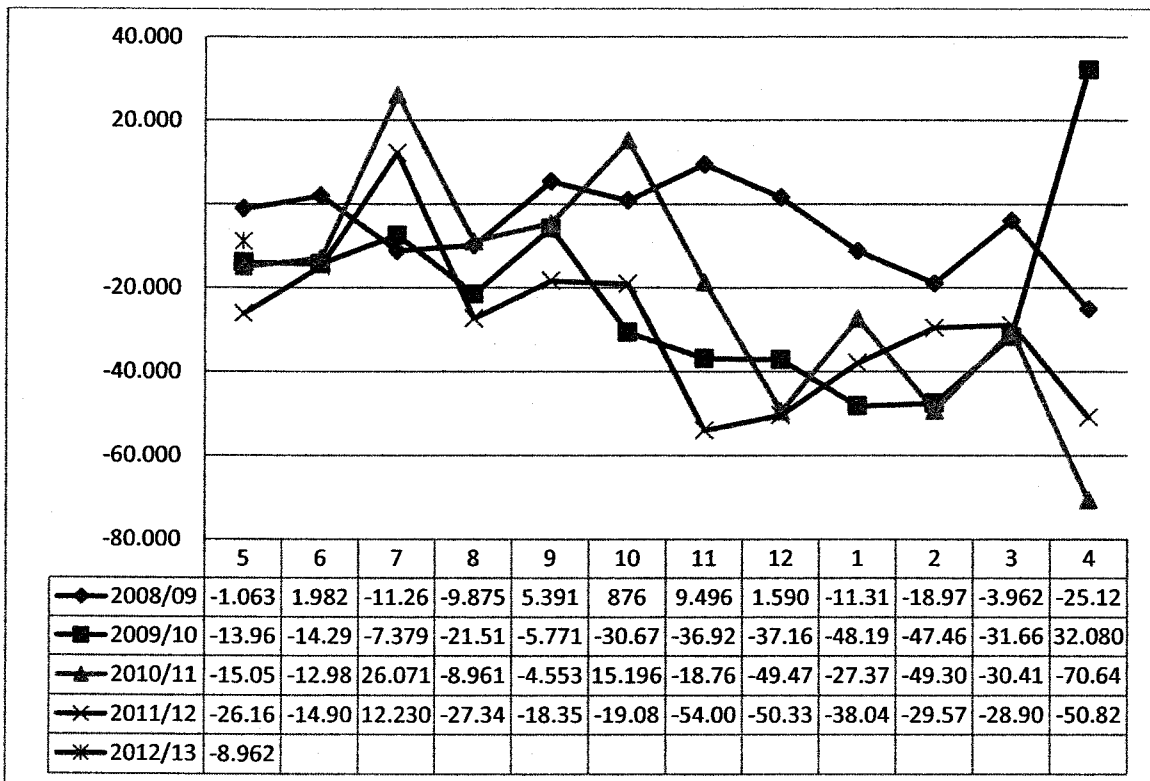
Selskabets omsætning iht. den seneste årsrapport, perioden 1. maj 2010 - 30. april 2011, udgjorde DKK 1.871.375.000.

Som det ses af ovenstående graf var selskabets omsætning for 2012 generelt på højde med omsætningen i 2010/2011 og højere end omsætningen i såvel 2008/2009 som 2009/2010. Det bratte fald i omsætningen i april 2012 må tilskrives det forhold, at der ikke foreligger fyldestgørende talmateriale i perioden lige op til konkursen.

(se næste side)

3.3 Resultat

Nedenfor følger en oversigt over udviklingen i selskabets resultat i perioden fra 2008/2009 og til konkursens indtræden.



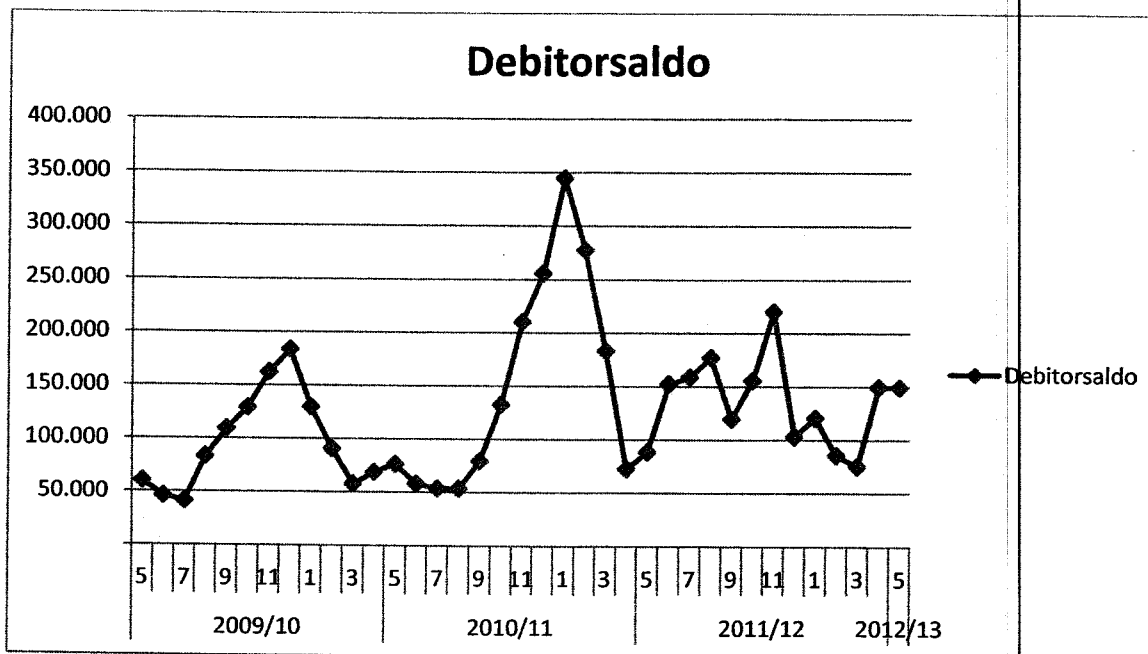
Selskabets resultat iht. den seneste årsrapport, perioden 1. maj 2010 - 30. april 2011, var negativt med DKK 246.254.000, og egenkapitalen negativ med DKK 205.626.000.

Selskabets resultat for 2011/2012 iht. ovenstående graf afviger ikke væsentligt fra tidligere regnskabsår. Det bemærkes dog, at man i november 2011 realiserede et markant dårligere resultat end de forudgående år, DKK - 54.000.000. Selskabets resultat lige op til konkursen var på højde med tidligere år.

(se næste side)

3.4 Debitorudvikling

Udviklingen i selskabets debitorer fra 2009/2010 og til konkursens indtræden fremgår af oversigten nedenfor.



Selskabets samlede tilgodehavender iht. den seneste årsrapport, perioden 1. maj 2010 - 30. april 2011, udgjorde DKK 272.563.000.

Som det fremgår af den viste graf stiger de samlede debitor tilgodehavender kraftigt i 2. halvår 2010, hvorefter der skete et kraftigt fald i 1. halvår 2011, hvilket hænger sammen med, at der skete et fald i indbetalinger i 2. halvår 2010 og en stigning i 1. halvår 2011. I perioden op til konkursen var udviklingen i debitorerne mere varierende end tidligere regnskabsår.

3.5 Generelt

Som det ses af de ovenfor beskrevne grafer adskilte selskabets udvikling i 2011/2012 sig ikke så væsentligt fra de forudgående regnskabsår målt på omsætning, resultat og debitorer. Dette understøtter betragtningen om, at selskabet havde været i vanskeligheder i en længere periode, og at der ikke forelå én eller flere isolerede begivenheder, der kan forklare baggrunden for konkursen. I stedet må snarere anlægges den synsvinkel, at konkursen kunne have indtruffet tidligere vis-a-vis den økonomiske situation, men at de beskrevne kapitaltilførsler mv., jf. ovenfor pkt. 2, muliggjorde den midlertidige fortsættelse af koncernen. Dog er det oplyst, at askesky problematikken i 2010, som også nødvendiggjorde optagelse af lån på omkring DKK 50 mio. har været med til at forværre situationen.

Selskabets aktiver må generelt antages at være af lavere værdi i konkursboet end pr. dekretdagen, hvilket dels kan forklares med de lavere priser, der kan opnås ved realisation gennem tvangssalg. Derudover indebærer konkursen, at medkontrahenter mv. generelt opnår adgang til modregning i aktualiserede krav mod konkursboet, hvilket har en yderligere reducerende effekt på boets aktiver.

Konkursens indtræden indebærer en markant forøgelse af passiverne som følge af de herved udløste erstatningskrav, der er eller vil blive fremsat af medkontrahenter, herunder kunder med forudbetalte billetter, medarbejdere og andre kreditorer.

Det er kuratorernes vurdering, at der er den fornødne sammenhæng mellem det konkursramte selskabs seneste årsrapport, bogføringen og konkursboets balance.

4. DIVIDENDESKØN

Der forventes p.t. en mindre dividende til boets privilegerede kreditorer med krav i henhold til konkurslovens § 95, dvs. medarbejdere og Lønmodtagernes Garantifond.

De simple kreditorer, herunder tidligere flykunder, vil derfor ikke modtage dividende af deres anmeldte krav. Tidligere flykunder, som ønsker at gøre brug af en evt. fradragsret grundet deres tab på flybilletter, skal tage direkte kontakt til SKAT herom. Konkursboet kan ikke bistå hermed.

De simple kreditorer, herunder tidligere flykunder, vil endvidere ikke modtage yderligere cirkulæreskrivelser.

5. BOBEHANDLINGENS FORLØB

Foruden opfølgning på virksomhedsoverdragelserne har kuratorerne siden sidste cirkulæreskrivelse bl.a. påbegyndt nærmere analyse af selskabets regnskabsmæssige forhold med bistand fra en revisor, herunder til brug for sikring af at samtlige aktiver realiseres til brug for kreditorernes fyldestgørelse, inklusive pengestrømme internt i koncernen, samt til brug for fordringsprøvelse og undersøgelse af, om der er foretaget omstødelige dispositioner.

Derudover har kuratorerne forestået håndteringen af en lang række opgaver vedrørende afvikling af virksomheden, herunder:

5.1 Fly

På konkurstidspunktet havde Cimber Sterling A/S leaset ialt 14 fly bestående af fem fly af typen Bombardier CRJ200, seks fly af typen Boeing 737-700, og tre fly af typen ATR72-212.

Konkursboet er endvidere ejer af et pantsat fly af typen Bombardier CRJ-200.

5.1.1 Håndtering af fly

Kuratorerne har løbende varetaget en række forskellige opgaver i relation til de leasede og det pantsatte fly. Det drejer sig bl.a. om arbejde vedrørende opbevaring, løbende vedligehold, indsamling og produktion af dokumenter, rapporter og forsikring mv.

5.1.2 Tvivl om ejerskab til motorer og andre komponenter

Som det blev beskrevet i cirkulæreskrivelse nr. 2 af 24. maj 2012, var en række flykomponenter, herunder navnlig flymotorer, på konkurstidspunktet fjernet fra de fly, de oprindeligt var monteret på, og monteret på andre fly i Cimber Sterling-koncernens flåde, herunder både leasede og pantsatte fly.

Det har medført tvivl om ejerskabet til de enkelte komponenter, og flere kreditorer og flyejere har rejst krav om udlevering (separatistkrav) af dele monteret på andre fly end de oprindeligt var en del af, herunder i relation til de afmonterede komponenter. Kuratorerne har været intensivt beskæftiget med afklaringen af disse forhold siden konkurstidspunktet, herunder med henblik på at kunne tilbagelevere de leasede fly til ejerne, jf. yderligere nedenfor vedrørende verserende retssager.

5.1.3 Tilbagelevering af leasede fly

Ombytning/udlån af motorer har været så udbredt i koncernen, at de fleste af koncernens leasede og ejede fly (primært ejet af Cimber Air Leasing A/S under konkurs) ved konkursens indtræden var berørt af problematikker omkring uoriginale komponenter i form af motorer, landing gear mv.

De leasede fly er nu tilbageleveret til ejerne med undtagelse af de tre ATR72-212 fly, OY-CIM, OY-CIO og OY-CIN.

Processen med tilbagelevering af flyene, herunder de ovennævnte tre ATR72-212 fly, har været vanskeliggjort som følge af den nævnte usikkerhed mht. ejerskabet til flykomponenterne. Udfaldet i verserende fordringsprøvelsesretssager mv., jf. nedenfor, vedrørende flykomponenter har således direkte betydning for, hvorledes og med hvilke komponenter, flyene kan tilbageleveres.

Kuratorerne har anvendt, og anvender fortsat, betydelig tid på at forhandle og indgå aftaler angående motorer, landing gear og andre komponenter på flyene.

5.1.4 Fordringsprøvelsesretssager/retssager

Som nævnt ovenfor har en række kreditorer rejst krav overfor Cimber Sterling og Cimber Air Leasing om udlevering af motorer, som var monteret på andre fly end der, hvor de oprindeligt var monteret. Endvidere har kreditorer, som har leaset enkeltstående motorer rejst krav om tilbagelevering af disse. Da motorer og andre komponenter, som monteres på fly, efter boets opfattelse, gribes af ejendomsretten og panteretten i det fly, hvor det er monteret i henhold til flyregistreringslovens § 22, har det været boets opfattelse, at motorer mv. er omfattet af rettighederne i det fly, hvor de ved konkursens indtræden var monteret.

Som følge af ovenstående har en række kreditorer derfor indgivet begæring til fogedretterne med anmodning om at blive indsat i besiddelsen af flymotorer, der er i boets besiddelse. Flere af de fly, som motorerne er monteret på er leaset ud til Cimber A/S (virksomhedskøberen), som derfor også har været inddraget i visse af sagerne. Boerne er af den opfattelse, at sådanne udleveringskrav udgør krav mod konkursboet, som skal fordringsprøves af kuratorerne i overensstemmelse med konkurslovens kapitel 16, nemlig ved indkaldelse til fordringsprøvelsesmøde på kurators kontor og med afgørelse af eventuelle tvister om kravenes berettigelse ved skifteretten. Boet har derfor påstået afvisning af fogedbegæringerne med henvisning til at sagen skulle afgøres ved skifteretten. Fogedretten i Sønderborg og Fogedretten ved Københavns Byret har afsagt kendelse om, at sagerne ikke skulle afvises, og fogedretten i Sønderborg har pålagt boet at foretage udlevering. Begge afgørelser er indbragt for hhv. Østre og Vestre Landsret. Der verserer fortsat fogedsager om udlevering. Der er berammet mundtlig procedure i Vestre Landsret i november måned.

Konkursboet har tilsvarende iværksat fordringsprøvelse i henhold til konkurslovens bestemmelser. Der har været afholdt to fordringsprøvelsesmøder i juli måned, hvor udleveringskrav vedrørende motorer mv. blev afvist med henvisning til det ovenfor beskrevne integrationssynspunkt, som kuratellet mener følger af flyregistreringslovens § 22. Samtlige separatister protesterede mod kuratorernes indstilling om afvisning, og disse har derfor nu anlagt fordringsprøvelsesretssager ved skifteretten i Sønderborg, hvilke retssager er udsat på afgørelsen fra Vestre Landsret i den kærede fogedsag, jf. ovenfor.

Skifteretten har i én af de anlagte fordringsprøvelsessager afsagt kendelse, ifølge hvilken den pågældende sag skal udsættes på kæremålet i én af fogedsagerne ved Vestre Landsret. Kuratellet har kærret denne kendelse til Vestre Landsret, idet kuratellet ikke finder det hensigtsmæssigt at udsætte den mere tilbundsgående fordringsprøvelsessag på afgørelsen af kæremålet i den mindre tilbundsgående fogedsag. Skifteretten i Sønderborg har endvidere foreslået tilsvarende udsættelse af de øvrige fordringsprøvelsessager, hvilket kuratellet og kreditorernes advokater har meddelt skifteretten ikke ville være hensigtsmæssigt. Skifteretten har på nuværende tidspunkt ikke truffet afgørelse om en eventuel udsættelse af disse sager.

5.2 Debitorer

5.2.1 IATA- International Air Transportation System

Kuratorerne har undersøgt mulighederne for inddrivelse af det konkursramte selskabs tilgodehavende hos IATA, som er en sammenslutning af luftfartsvirksomheder, som bl.a. administrerer selskabernes tilgodehavender hos hinanden. Kuratorerne har været i kontakt med IATA's advokat mhp. at opnå yderligere oplysninger omkring boets tilgodehavende hos IATA, ligesom boet har undersøgt mulighederne for yderligere opdatering af opgørelsen af boets krav.

IATA hævder at kunne foretage modregning i forhold til boets krav, og der afventes p.t. modtagelse af dokumentation vedrørende denne påståede modregningsadgang. Problemstillingen vil blive behandlet yderligere i den kommende periode.

5.2.2 Tilgodehavender hos Aerosvit Airlines, Ukraine.

Ifølge boets oplysninger har det konkursramte selskab et tilgodehavende hos et luftfartsselskab i Ukraine vedrørende flyvninger, som det nu konkursramte selskab foretog for dette før konkursen.

Kuratorerne har fremsat krav om betaling af boets tilgodehavende, der foreløbig kan opgøres til USD 3.732.556,74 overfor Aerosvit Airlines. Kuratorerne har ikke modtaget svar på boets henvendelser, og det kan derfor blive nødvendigt at forsøge at tvangsinddrive tilgodehavendet, hvilket besværliggøres af, at selskabet er beliggende i Ukraine.

Tilgodehavenderne ventes at være omfattet af virksomhedspantet og beløbene vil derfor (indtil pantstageren evt. måtte være indfriet) tilgå virksomhedspantstager via pantstagerregnskabet.

5.2.3 Kreditkort

Selskabet har bogført en række krav mod kreditkortselskaber, herunder Diners Club og American Express samt Wirecard Bank som beskrevet lige nedenfor. Kravene består af tilgodehavender og indbetalte deposita. Kuratorerne undersøger fortsat, hvorvidt kravene udgør en værdi for boet, men har indtil videre konstateret, at der for en enkelt større udsteder af kreditkort er registreret adskillige indsigelser, der tilsammen overstiger de indbetalte deposita og tilgodehavender vedrørende denne kreditor.

5.2.3.1 Wirecard Bank

Wirecard Bank var selskabets operatør til clearing af betalinger vedrørende Mastercard, Eurocard og internationale Visakort-betalinger. På grund af en karenperiode i afregningen af tilgodehavender overfor Cimber Sterling var der på tidspunktet for konkursen en udestående saldo vedrørende betalinger med disse kort på kr. 60.126.286,42. Endvidere var der ved konkursens indtræden indbetalt kr. 17.815.609,49 som et depositum til Wirecard Bank. Kuratorerne er i løbende dialog med Wirecard Bank samt deres danske repræsentant om opgørelse af Wirecard Banks modkrav. En endelig opgørelse heraf har endnu ikke kunnet færdiggøres, hvorfor det endnu er uvist, om der vil komme penge til udbetaling til boet på baggrund heraf.

5.2.4 Debitorer

Konkursboet har iværksat inddrivelse af selskabets udestående tilgodehavender hos tidligere kunder. De samlede tilgodehavender fratrukket tilgodehavender vedrørende kreditkortselskaberne og Aerosvit Airlines er opgjort til DKK 60.053.259,71. Der er modtaget indbetalinger på i alt ca. DKK 1.251.408,19. Af de resterende tilgodehavender har indtil videre kr. 55.151.545,68 måttet afskrives som følge af diverse indsigelser. Mest væsentligt har været bogføringen af debitorposter hos diverse rejsearrangører til en samlet værdi af i omegnen af kr. 54 mio., som alle har måttet afskrives, da rejserne aldrig blev gennemført som følge af konkursen.

På nuværende tidspunkt er udestående debitorer til en værdi af ca. DKK 1 mio. fortsat uafklaret, men det må forventes at også disse vil skulle afskrives delvist.

Tilgodehavenderne ventes at være omfattet af virksomhedspantet og beløbene vil derfor (indtil pantnavereren evt. måtte være indfriet) tilgå virksomhedspantnaver via pantnaverregnskabet.

5.2.4.1 Medarbejderdebitorer

Kuratorerne har konstateret, at selskabet har tilgodehavender hos en række tidligere medarbejdere, der i alt beløber sig til DKK 278.499,55, og kuratorerne har i denne forbindelse sendt rykker skrivelser til de pågældende medarbejdere. En del af medarbejderne har dog gjort indsigelser heroverfor, og disse indsigelser undersøges nu nærmere. Samlet er der modtaget indbetalinger fra medarbejderne for DKK 10.663,10.

Tilgodehavenderne ventes at være omfattet af virksomhedspant og beløbet vil derfor (indtil pantnavereren evt. måtte være indfriet) tilgå virksomhedspantnaver via pantnaverregnskabet.

5.2.4.2 Koncerninterne debitorer

Af selskabets debitorbogholderi fremgik på tidspunktet for konkursens indtræden koncerninterne tilgodehavender på i alt kr. 317.231,25. De koncerninterne mellemregningsforhold er i øjeblikket genstand for undersøgelse, hvorfor det på nuværende tidspunkt er uafklaret, hvorvidt der vil fremkomme et provenu til boet heraf.

5.3 Deposita

Kuratorerne har konstateret, at selskabet har foretaget indbetaling af et større antal deposita til medkontrahenter, herunder forskellige leasingselskaber, med beløb varierende fra mindre småbeløb til større millionbeløb. Kuratorerne foretager p.t. undersøgelser af i hvilket omfang de indbetalte deposita kan betragtes som aktiver i boet. Processen er fortsat pågående, da der ikke er tilvejebragt det fornødne grundlag for kuratorernes stillingtagen, herunder endelige anmeldelser fra de forskellige medkontrahenter.

For deposita vedrørende kreditkort se afsnit 5.2.3 og 5.2.3.1 ovenfor.

5.4 Salg af restaktiver

Som beskrevet i cirkulæreskrivelse nr. 2 af 24. maj 2012 og ovenfor har kuratorerne gennemført en overdragelse af selskabets virksomhed. Overdragelsen omfattede bl.a. en del af de pantsatte driftsaktiver. De øvrige pantsatte driftsaktiver, der ikke var omfattet af virksomhedsoverdragelseaftalen, er efterfølgende særskilt solgt fra en række forskellige driftssteder, og det herved indvundne provenu udgør ca. DKK 360.000.

Provenuet ventes at være omfattet af virksomhedspant og vil derfor (indtil pantnavereren evt. måtte være indfriet) tilgå virksomhedspantnaver via pantnaverregnskabet.

5.5 Medarbejdere

Siden seneste redegørelse jf. konkurslovens § 125, stk. 1, har kuratorerne håndteret lønforhold vedrørende de medarbejdere, der i perioden 3. – 16. maj 2012 udførte arbejde for boet, og der blev som følge heraf kørt ekstra løn i juni 2012. Kuratorerne foretog i denne forbindelse kontrol med, at indberetninger om medarbejdere, der arbejdede for boet, stemte overens med det faktisk udførte arbejde, idet der i adskillige tilfælde viste sig at være nogle uoverensstemmelser.

Kuratorerne har løbende haft drøftelser og korrespondance med Lønmodtagernes Garantifond, faglige organisationer og medarbejdere om anmeldelser af krav i boet, herunder vedrørende kravene til dokumentation.

Derudover har kuratorerne som led i bobehandlingen af Cimber Air Data A/S, Cimber Sterling A/S og Cimber Air Maintenance Center A/S konstateret, at der var udstedt medarbejderobligationer i 2008 og 2009. Kuratorerne har derfor rekvireret materiale fra den tidligere HR-afdeling herom.

Kuratorerne har endvidere indhentet oplysninger fra selskabets kontoførende bank om såkaldte sikringskonti, der var etableret til sikkerhed for medarbejdernes forpligtelser iht. medarbejderobligationsordningen. Indestående midler herfra indgår ikke i bomassen, men udbetales til medarbejderne i henhold til de vilkår, der gælder for de pågældende konti. Af disse vilkår fremgår, at udbetaling ikke kan ske før udløbet af bindingsperioden, som er fastsat til hhv. den 2. januar 2014 og den 2. januar 2015. Kuratorerne har dog foretaget undersøgelser af, hvorvidt indestående midler kan udbetales før tid, hvilket banken har accepteret. De skattemæssige konsekvenser af førtidig udbetaling er imidlertid uklare, og kuratorerne har derfor anmodet SKAT om et bindende svar vedrørende medarbejdernes retsstilling, såfremt der foretages udbetaling før tid. Kuratorerne informerer medarbejderne nærmere herom, så snart svaret fra SKAT foreligger.

5.6 Håndtering af biler

Selskabet var registreret ejer af et større antal motorkøretøjer placeret forskellige steder i Danmark, herunder i forskellige lufthavne. Kuratorerne har i denne forbindelse anvendt betydelige ressourcer mhp. at lokalisere, sikre og vurdere samt afklare forsikringsforhold vedrørende køretøjerne. Efterfølgende blev det konstateret, at de registreringsmæssige forhold vedrørende køretøjerne ikke stemte overens med de faktiske, idet visse køretøjer, der registreringsmæssigt var ejet af Cimber Air Maintenance A/S, viste sig at være ejet af Cimber Sterling A/S.

Samtlige ejede køretøjer blev pr. konkursdekretet overdraget til Skyways Technics A/S som en del af virksomhedsoverdragelsen omtalt under pkt. 1.1 ovenfor.

Foruden de ejede motorkøretøjer var selskabet pr. konkursdekretet i besiddelse af et større antal leasede køretøjer, der ligeledes var placeret forskellige steder i Danmark, herunder i lufthavne og hos daværende medarbejdere. Efter gennemgang af leasingaftalerne vurderede kuratorerne, at motorkøretøjerne ikke repræsenterede en værdi for boet, hvorfor boet ikke er indtrådt i leasingaftalerne, ligesom boet ikke har foretaget frikøb af køretøjerne. Der er anvendt betydelige ressourcer på at lokalisere og sikre køretøjerne.

5.7 Tredjemandsrettigheder/Separatistkrav

Kuratorerne har foretaget gennemgang af og identifikation af tredjemands aktiver, hvilket har indbefattet diverse korrespondance og drøftelser med forskellige rettighedshavere, gennemgang af dokumentation samt udlevering af aktiver i det omfang disse var i behold ved dekretets afsigelse. Der er i denne forbindelse været forhandlinger med tredjemand vedrørende udlevering, og der har endvidere været en del korrespondance med Cimber A/S, Skyways Technics A/S og tidligere medarbejdere vedrørende aktiverne samt hjælp til udlevering heraf.

Der er endvidere modtaget adskillige anmeldelser vedrørende separatistkrav i boet, og kuratorerne har i denne forbindelse iværksat en indledende fordringsprøvelse heraf, herunder indhentelse af supplerende oplysninger fra det nu konkursramte selskabs tidligere medarbejdere.

5.8 Rejsegarantifonden og tidligere flykunder

Kuratorerne har bistået Rejsegarantifonden med oplysninger til brug for fondens udbetaling af garantidækning til de flykunder, som var berettiget hertil.

Kuratorerne har endvidere besvaret talrige og gentagne henvendelser (både telefoniske og skriftlige) fra tidligere flykunder, herunder vedrørende anmeldelse af krav over for konkursboet, anmeldelse af krav over for rejsegarantifonden, indsigelser via banker overfor kreditkortselskaber, udsigten til udbetaling af dividende fra konkursboet, muligheden for fradrag for tab på flybilletter m.m.

5.9 Retssager

Forud for konkursen havde selskabet anlagt en voldgiftssag mod en medkontrahent vedrørende medkontrahentens misligholdelse af en samarbejdsaftale om levering af diverse konsumentvarer til selskabet. Kuratorerne har foretaget gennemgang af sagen samt indgået i forligsforhandlinger med modparten; forhandlingerne vil formentlig udmønte sig i et kontant provenu til boet på DKK 200.000. Det er på nuværende tidspunkt usikkert, om et sådant provenu vil indgå i boet som frie midler, eller om beløbet kan antages at være omfattet af virksomhedspantet, idet der endnu ikke er foretaget nærmere undersøgelser i så henseende.

Selskabet havde forud for konkursdekretets anket en af Vestre Landsret afsagt dom over selskabet til Højesteret. Sagen vedrørte aldersdiskrimination i forbindelse med selskabets opsigelse af en pilot. Kuratorerne har foretaget en grundig gennemgang og vurdering af sagen, og kuratorerne har forelagt denne vurdering for Lønmodtagernes Garantifond. På baggrund heraf har kuratorerne truffet beslutning om, at boet ikke indtræder i sagen for Højesteret, hvilket er meddelt modparten og Højesteret.

*

Tidsforbruget ved håndteringen af boets hovedopgaver er som følger:

1. ALMENE BOBEHANDLINGSOPGAVER

Tidsforbrug: Ca. 529 timer

Arbejdet er udført: Løbende i hele perioden

2. UNDERSØGELSER AF SELSKABETS FORHOLD

Konkursboet har foretaget undersøgelser af selskabernes forhold.

Tidsforbrug: Ca. 19 timer

Arbejdet er udført: Løbende i hele perioden

3. CIRKULÆRESKRIVELSER, GÆLDBOGSARBEJDE OG KREDITORHENVENDELSER

Tidsforbrug: Ca. 887 timer

Arbejdet er udført: Løbende i hele perioden, dog især i maj og juni 2012

4. BOETS AKTIVER, HERUNDER PANTSATTE AKTIVER

Tidsforbrug: Ca. 396 timer

Arbejdet er udført: Løbende i hele perioden

5. TILGODEHAVENDER

Tidsforbrug: Ca. 88 timer

Arbejdet er udført: Løbende i hele perioden

6. MEDARBEJDERE

Tidsforbrug: Ca. 496 timer

Arbejdet er udført: Tiden er primært realiseret i maj og juni

7. SEPARATISTKRAV OG TILBAGELEVERING AF TREDJEMANDSAKTIVER

Der henvises til det i afsnit 5.1 og 5.4 anførte.

Tidsforbrug: Ca. 1.048 timer

Arbejdet er udført: Løbende i hele perioden

8. VIRKSOMHEDSOVERDRAGELSE

Den 16. maj 2012 blev der indgået to virksomhedsoverdragelsesaftaler med hhv. Cimber A/S og Skyways Technics A/S. Der henvises til cirkulæreskrivelse nr. 2 af 24. maj 2012 for en nærmere beskrivelse heraf.

Tidsforbrug: Ca. 758 timer
Arbejdet er udført: Maj 2012

9. OMSTØDELSE OG LEDELSESANSVAR

Konkursboet har foretaget foreløbige undersøgelser af selskabernes forhold.

Tidsforbrug: Ca. 1 time
Arbejdet er udført: Løbende i perioden

10. RETSSAGER

Konkursboet har foretaget undersøgelser af selskabernes forhold.

Tidsforbrug: Ca. 371 timer
Arbejdet er udført: Løbende i perioden

11. FORDRINGSPRØVELSE

Konkursboet har foretaget undersøgelser af selskabernes forhold.

Tidsforbrug: Ca. 30 timer
Arbejdet er udført: Løbende i hele perioden

Der tages forbehold for korrektioner til opgørelsen af det anslåede tidsforbrug, idet Cimber Sterling A/S under konkurs indgår i Cimber Sterling-koncernen, og der kan således være tid, som er anvendt i hele koncernens interesse, og som dermed retmæssigt skal henføres til et eller flere af de øvrige selskaber i koncernen, herunder Cimber Sterling Group A/S under konkurs, Cimber Air Maintenance Center A/S under konkurs, Cimber Air-Leasing A/S under konkurs og Cimber Air Data A/S.

6. DEN FREMTIDIGE BEHANDLING AF BOET

Bobehandlingen vil fremover være koncentreret om realisation af boets aktiver, herunder pantsatte aktiver, samt håndtering af separatistkravene og deraf følgende verserende retssager. Derudover vil kuratorerne forestå inddrivelsen af tilgodehavender og foretage undersøgelser i relation til evt. omstødelige dispositioner. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at oplyse, hvornår boet forventes afsluttet.

7. HENVENDELSE VEDRØRENDE BOET

Boet behandles af et kuratel bestående af advokat Lisa Bo Larsen og advokat Henrik Sjørsløv.

Henvendelse vedrørende **boets generelle forhold** bedes rettet til advokat Louise Krarup Simon- sen, som kan kontaktes enten på telefonnr. +45 70 12 12 11 eller på mail lks@kromannreumert.com, og advokat Peter Hedegaard Knudsen, som kan kontaktes enten på te- lefonnr. +45 33 34 00 38 eller på mail phk@lett.dk.

Henvendelse vedrørende **anmeldelse af krav i boet** bedes dog rettet til advokatfuldmægtig Sig- ne Melhedegård Hovgaard på direkte telefonnr. +45 33 34 03 58 eller på mail cimberster- ling@lett.dk. **Kuratorerne anbefaler de flykunder, der har forudbetalt til Cimber Sterling A/S for ikke gennemførte flyrejser, at tjekke Rejsegarantifondens hjemmeside www.rejsegarantifonden.dk for vejledning om, hvorledes disse kunder skal forholde sig i anledning af konkursen.**

Som ovenfor nævnt vil der ikke blive dividende til de simple kreditorer, herunder tidligere flykun- der.

Tidligere flykunder, som ønsker at gøre brug af en evt. fradragsret grundet deres tab på flybilletter, skal tage direkte kontakt til SKAT herom. Konkursboet kan ikke bistå hermed.


De simple kreditorer, herunder tidligere flykunder, vil endvidere ikke modtage yderligere cirkulæ- reskrivelser.

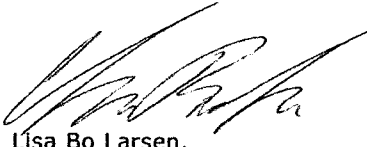
Henvendelser vedrørende **ansættelsesforhold** bedes rettet til advokat Helene Amsinck, som kan kontaktes enten på telefonnr. +45 70 12 12 11 eller på mail ham@kromannreumert.com, og ad- vokat Janne Yde Sjørsløv, som kan kontaktes enten på telefonnr. +45 33 34 03 50 eller mail jys@lett.dk.

Nærværende skrivelse er tilsendt de nuværende kendte kreditorer samt Retten i Sønderborg, Skif- teretten. Skrivelsen er endvidere offentliggjort på kuratorernes hjemmesider, www.lett.dk og www.kromannreumert.com

Kreditorerne – dog ikke de simple kreditorer, herunder tidligere flykunder – vil inden den 3. marts 2013 modtage en oversigt over boets aktiver og passiver samt en yderligere orientering om boets forhold. Oversigten vil ligeledes være tilgængelig på kuratorernes hjemmesider.

København, den 5. september 2012


Henrik Sjørsløv,
Lett Advokatfirma


Lisa Bo Larsen,
Kromann Reumert