

**ВЫСОКИЙ СУД ПРАВОСУДИЯ  
ОТДЕЛЕНИЕ КОРОЛЕВСКОЙ СКАМЬИ  
АРБИТРАЖНЫЙ СУД**

МЕЖДУ:-

- (1) «АЛЬПСТРИМ АГ» (ALPSTREAM AG)  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с законодательством Швейцарии)  
(2) «АЛЬПСТРИМ ЭВИЕЙШН МАЛЬТА ЛИМИТЕД» (ALPSTREAM AVIATION MALTA LIMITED)  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с законодательством Мальты)  
(3) «СИ-АЙ-ЭС ИНТЕРФИНКОМ АГ» (CIS INTERFINCOM AG)  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с законодательством Швейцарии)  
(4) «АЛЬФАСТРИМ ЛИМИТЕД» (ALPHASTREAM LIMITED)  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с законодательством Мальты),

**Истцы**

и

- (1) «ПК ЭЙРФАЙНЕНС САРЛ» (PK AIRFINANCE SARL)  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с законодательством Люксембурга)  
(2) «ДЖИИ КЭПИТАЛ ЭВИЕЙШН СЕРВИСЕЗ ЛИМИТЕД» (GE CAPITAL AVIATION SERVICES LIMITED)  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с законодательством Ирландии)  
(3) ~~«ДЖЕТБЛЮ ЭЙРВЭЙЗ КОРПОРЕЙШН» (JETBLUE AIRWAYS CORPORATION)~~  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с законодательством Соединенных Штатов-Америки);

**Ответчики**

**проект/ВНОВЬ ИЗМЕНЕННЫЕ ИСКОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ**

**ВВЕДЕНИЕ**

- Иск касается 7 самолетов Airbus A320-200 («Оспариваемые самолеты»), которые были приобретены дочерними компаниями Истцов, после чего переданы в аренду «Блю Вингс АГ» (Blue Wings AG) («Блю Вингс»), немецкой авиакомпании. Истцы предоставили обеспечение и младшее финансирование при помощи субординационных займов. Первый ответчик («ПК») предоставил финансирование. В надлежащий срок «ПК» расторг арендные отношения с «Блю Вингс» и/или снова вступил во владение Оспариваемыми самолетами, провел, и/или обеспечил, и/или разрешил проведение с ними широкомасштабных работ и подразумевал продать или обеспечить их продажу самому себе по ценам, которые были значительно занижены и/или которые не максимизировали обоснованно чистую выручку при распоряжении ими.
- После этого 6 из Оспариваемых самолетов были предположительно переданы организациям, контролируемым ассоциированной компанией «ПК», Вторым ответчиком («ДЖИИКЭС»), после чего переданы в аренду ~~Третьему ответчику~~, «ДжетБлю Эйрвэйз Корпорейшн» («ДжетБлю»), как часть predetermined схемы, по которой «ДжетБлю» получила их за арендную плату ниже рыночной, а «ПК»/«ДЖИИКЭС» получили побочную выгоду, на зачисленную на залоговый счет.

**Обязательства «ПК» по праву справедливости**

- «ПК» имеет обязательства по праву справедливости перед Истцами в отношении Оспариваемых самолетов по следующей причине:
  - По сделке, заключенной 4 октября 2007 года, Первый ответчик («ПК») предоставил финансирование в размере 120 миллионов долларов США компании «Альпстрим Эвиэйшн Лимитед» («АЭЛ»), дочерней компании, полностью принадлежащей Первому истцу («Альпстрим»), в связи с приобретением «АЭЛ» пяти самолетов Airbus A320-200 с серийными номерами производителя 1240, 1257, 1546, 1557 и 1650.

- 3.2. По сделке, заключенной 7 апреля 2008 года, «ПК» предоставил рефинансирование на сумму 51 миллион долларов США компании «Бетастрим Лимитед» (Betastream Limited) («Бетастрим») в связи с приобретением «Бетастрим» двух самолетов Airbus A320-200 с серийными номерами производителя 1464 и 1785. За исключением одной акции В, которой владеет «Осирис Траст Лимитед» (Osiris Trust Limited), «Бетастрим» является дочерней компанией, полностью принадлежащей Второму истцу («Альпстрим Мальта»), который, в свою очередь, является дочерней компанией, полностью принадлежащей «Альпстрим».
- 3.3. Третий истец («СИ-АЙ-ЭС») предоставил младшее финансирование по каждой из указанных выше двух сделок в следующем объеме: (а) 38,5 миллионов долларов США для «АЭЛ»; (б) 18 481 999,70 долларов США для «Бетастрим».
- 3.4. По следке заключенной 2 октября 2009 года, «ПК» предоставил 84 миллиона долларов США компании «Келус Эвийшн Лимитед» (Caelus Aviation Limited) («Келус») в связи с приобретением «Келус» трех новых самолетов Airbus A320-200 с серийными номерами производителя 3990, 4065 и 4094 («Самолеты компании «Келус»»), которые позже были переданы ~~и остаются~~ в аренде у компании «Олимпик Эйрлайнз» (Olympic Airlines).
- 3.5. В соответствии с Договором о субординированном кредите от 5 октября 2009 года, Четвертый истец («Альфастрим») авансировал 75 миллионов долларов США компании «Келус» для финансирования приобретения Самолетов компании «Келус». Впоследствии «Келус» произвела частичное возмещение авансированной суммы в размере 18 413 038 долларов США, в результате чего общая невозвращенная сумма составила 56 586 962 долларов США.
- 3.6. «ПК» получила залоги по каждому из Оспариваемых самолетов («Залоги по самолетам») и Самолетам компании «Келус» и впоследствии предоставила обеспечение против акций компаний заемщиков путем подписания договора залога от 4 октября 2007 года между «Альпстрим» и «ПК» в отношении акций «АЭЛ» и договора залога акций от 7 апреля 2008 года между «Альпстрим Мальта» и «ПК» в отношении акций «Бетастрим» (совместно именуется Залоги компаний-заемщиков).
- 3.7. Каждый из указанных выше договоров обеспечения обеспечивал все обязательства всех трех компаний-заемщиков («АЭЛ», «Бетастрим» и «Келус») в рамках их соответствующих договоров с «ПК».
- 3.8. Впоследствии, 6 октября 2009 года был заключен Акт о последующем залоговом обеспечении между (в числе прочих) «ПК», компаниями-заемщиками и субординированными кредиторами («СИ-АЙ-ЭС» и «Альфастрим»), который изменил Акты о прибылях от 4 октября 2007 года и 7 апреля 2008 года («АП»). АП регулировали распределение доходов, получаемых или возмещаемых Доверительному управляющему обеспечением, «ПК», после события невыполнения обязательств и возникающих из любых задействованных активов, а именно: из всех 10 самолетов и акций любых компаний, владеющих этими самолетами. В сумме эти доходы после покрытия затрат и расходов должны быть использованы для платежа в адрес «ПК» сумм, подлежащих выплате в отношении ссуды, относящейся к определенному самолету; после этого для выплаты в адрес «ПК» в отношении, причитающихся «ПК» в отношении других ссуд; и только после этого для выплаты сумм, причитающихся «СИ-АЙ-ЭС» и «Альфастрим».

4. В результате договоров, суммированных выше:

- 4.1 Каждая из холдинговых компаний компаний-заемщиков по Оспариваемым самолетам, а именно «Альпстрим» и «Альпстрим Мальта», соответствующее время находилась в положении созаемщика с компаниями-заемщиками.

- 4.2 Каждый из субординированных кредиторов в отношении приобретения Оспариваемых самолетов, а именно «СИ-АЙ-ЭС» и «Альфастрим», имеет интерес в доходах «ПК» при взыскании ~~ее обеспечения по Оспариваемым самолетам и/или с соответствующих компаний-заемщиков; Закладов по самолетам, и/или Закладов компаний-заемщиков, и/или по праву справедливости при погашении такого обеспечения.~~
- 4.2.1 «СИ-АЙ-ЭС» является субординированным кредитором в отношении Оспариваемых самолетов и имеет право на получение прибыли после (в частности) удовлетворения обязательств, причитающихся в адрес «ПК».
- 4.2.2 Остаточная прибыль от продажи Самолетов компании «Келус», подлежащая уплате в адрес «Альфастрим» в качестве субординированного кредитора в отношении этих самолетов, сокращается на любую сумму, подлежащую выплате «ПК» в отношении Оспариваемых самолетов после реализации прибыли от Оспариваемых самолетов.
5. По причине интереса Истцов в праве справедливости при погашении и/или в качестве должника по закладу или залогодателя акций по Закладам компаний-заемщиков, при взыскании своих обеспечений по Оспариваемым самолетам и/или акций соответствующих компаний-заемщиков, «ПК» имеет обязательства в отношении каждого из Истцов по праву справедливости:
- 5.1 Принять все возможные меры для получения лучшей возможной обоснованной цены;
- 5.2 Не продавать заложенные активы или (насколько в его силах организовать такую продажу) не организовывать продажу активов компаний-заемщиков по цене ниже рыночной стоимости;
- 5.3 Действовать обоснованно при несении затрат или расходов, взимаемых с залогового счета и со счетов по АП;
- 5.4 Принять все разумные меры для максимизации чистого дохода от продаж;
- 5.5 Действовать добросовестно и не для каких-либо целей, отличных от целей взыскания своего обеспечения.

#### **Предполагаемое возмещение обеспечения «ПК»**

6. 13 января 2010 года сертификат эксплуатанта «Блю Вингс» был приостановлен управлением гражданской авиации Германии. Предполагая зависимость своих прав по обеспечению, вытекающих из указанных выше сделок, «ПК» предприняла следующие меры:
- 6.1 В различные даты в январе и феврале 2010 года «ПК» вступила во владение Оспариваемыми самолетами.
- 6.2 15 января 2010 года «ПК» (действия на основании поручений от 4 октября 2007 года и 7 апреля 2007 года) использовала права «АЭЛ» и «Бетастрим» в качестве арендодателя по аренде Оспариваемых самолетов компанией «Блю Вингс» и расторгла все арендные договора с «Блю Вингс».
- 6.3 Уведомлениями от 22 января 2010 года в адрес «АЭЛ» и «Бетастрим», направленных в соответствии со статьей 19.21 соответствующих ссудных договоров с «Келус», «ПК» (помимо всего прочего) объявила каждый Совокупный кредит вместе со всеми начисленными процентами по каждой такой Ссуде, подлежащими немедленной оплате и возмещению.

- 6.4 4 марта 2010 года «ПК» проинформировала «Альпстрим», что ее планируемые работы по обслуживанию и восстановлению 3 Оспариваемых самолетов оценивались в общую сумму 28,2 миллионов долларов США.
- 6.5 Кроме того, 4 марта 2010 года «ПК» проинформировала «Альпстрим» о том, что «ДЖИИКЭС», предположительно действуя в соответствии с Договорами повторного маркетинга, заключенными 12 февраля 2010 года между «ДЖИИКЭС» и «АЭЛ»/«Бетастрим», в качестве владельцев Оспариваемых самолетов, подписала Письма о намерениях («ПОН») с «ДжетБлю», американской авиакомпанией, на аренду 3 Оспариваемых самолетов. «ПК» искала пути к согласованию определенных дальнейших условий, которые, как было заявлено, требовались для «ДжетБлю».
- 6.6 4 марта 2010 года «ПК» также добивалась получить к 10 часам утра 9 марта 2010 года подтверждение того, что «Альпстрим» намеревалась заключить новое ссудное соглашение с «ПК» в отношении передачи самолетов в аренду «ДжетБлю» и осуществления предложенных работ.
- 6.7 Это подтверждение не было дано, так же как и не были согласованы дальнейшие условия. Вместо этого, в своем письме от 8 марта 2010 года «Альпстрим» подняла ряд запросов и жалоб в отношении уровня работ, предлагаемых «ПК», и предлагаемого заключения договоров аренды с «ДжетБлю».
- 6.8 Письмом от 9 марта 2010 года «ПК» потребовала возмещения до 10 марта 2010 года кредитов на Оспариваемые самолеты и Самолеты компании «Келус».
- 6.9 Письмом от 17 марта 2010 года от «ПК» в адрес «Альпстрим» «ПК» уведомила «Альпстрим» о том, что без последующих уведомлений обеспечит взыскание по Договору ипотечного залога акций в отношении акций «АЭЛ» и использует свои права в соответствии с Договором ипотечного залога акций. Последующим письмом от 17 марта 2010 года от «ПК» в адрес «Альпстрим Мальта», «ПК» уведомила «Альпстрим Мальта» о заявляемых Событиях невыполнения обязательств и что она использует все свои возможности взыскания в соответствии со Статьей 9 Договора залога акций в отношении акций «Бетастрим».
- 6.9А «ПК» предполагала уволить существующих директоров компаний-заемщиков и заменить их директорами, предложенными «ПК» (25 марта 2010 года в случае с «АЭЛ» и 12 апреля 2010 года в случае с «Бетастрим»).
- 6.9В «ДЖИИКЭС» возобновила обновленные ПОН от 10 марта и 12 апреля 2010 года о передаче в аренду компании «ДжетБлю» 5, а потом всех 7 Оспариваемых самолетов. Истцам было неизвестно об этих последующих ПОН.
- 6.9С В соответствии с Возражением по иску «ПК», между 26 марта и 30 апреля 2010 года компании-заемщики (ко времени передачи под контроль «ПК») передали Оспариваемые самолеты в компанию «Уэллс Фарго» (Wells Fargo) к качеству доверительного собственника «ПК» или (в двух случаях) «АЭЛ», для обеспечения регистрации самолетов в Федеральном управлении гражданской авиации в качестве этапа, необходимого для административных и маркетинговых целей.
- 6.10 В соответствии с условиями уведомления, направленного поверенными «ПК» в «Альпстрим» 14 апреля 2010 года, «ПК» уведомила о своем намерении провести публичный аукцион в отношении Оспариваемых самолетов 18 мая 2010 года, в следующее форме:

*«Настоящим уведомляется, что... «ПК Эйрфайненс С.а.р.л.» («Обеспеченная сторона»), в качестве доверительного управляющего обеспечением и выгодоприобретателя по определенной доверительной собственности владельцев,*

*имеющих права собственности на Самолеты... в силу определенных нарушений обязательств по определенным кредитным договорам и в соответствии с определенными Зкладами по самолетам, заключенными в пользу Обеспеченной стороны в качестве кредитора по закладной, Обеспеченная сторона [так!] организует продажу, на публичном аукционе, всех своих прав, прав собственности и интересов в следующем:... [далее перечисляются корпуса и двигатели Оспариваемых самолетов вместе с документами на них].»*

- 6.11 Уведомление с указанием того, что продажа производится в соответствии с условиями, указанными в уведомлении. Далее указывается, что поддерживается такая должная осмотрительность покупателей, которую они считают необходимой; что «ПК» оставляет за собой право отклонить любые предложения цены; и что предложения цены могут подаваться в письменной форме юрисконсультам «ПК», «Клиффорд», в любое время до даты продажи.
- 6.12 4 мая 2010 года «ПК» проинформировала «Альпстрим» о том, что Оспариваемые самолеты и их двигатели уже были поставлены под процедуру обслуживания в разных местах по всему миру. В разговоре 6 мая 2010 года Кристоф Боброн их компании «ПК» проинформировал Фолькера Блау (Volker Blau) из компании «Альпстрим» о том, что Оспариваемые самолеты и их двигатели недоступны для инспектирования. На встрече 11 мая 2010 года, на которой присутствовали Нильс Халлерстром (Nils Hallerstrom) и Кристоф Боброн (Christophe Beaubron) из «ПК» и Дэвид Бартлетт (David Bartlett) из «ДЖИИКЭС», «Альпстрим» запросила доступ к Оспариваемым самолетам и их техническим документам, в чем «ПК»/«ДЖИИКЭС» снова отказали.
- 6.13 18 мая 2010 года был проведен аукцион. Единственные лица, которые посетили его, были сама «ПК» и «Дельтастрим Лимитед» (Deltastream Limited) (ассоциированная компания Истцов). Единственные предложения цены поступили от «ПК». Эти предложения были приняты «ПК» через своих поверенных «Клиффорд Чэнс» (Clifford Chance), действующих в качестве аукциониста. Таким образом, «ПК» провела продажу, и предполагаемым приобретателем была сама «ПК».
- 6.14 Несмотря на условия уведомления об аукционе, «ПК» утверждает в переписке и в своем Возражении по иску, что продажа на аукционе не была проведена «ПК» в качестве кредитора по закладной на Оспариваемые самолеты. «ПК» ~~заявляет~~ утверждает, что, в качестве кредитора по закладной/залогодержателя акций «АЭЛ» и «Бетастрим», она проинструктировала или обеспечила передачу этими компаниями Оспариваемых самолетов компании «Уэллс Фарго» (которая понимается как доверительный собственник), и велела «Уэллс Фарго» продать их ей на аукционе или в результате аукциона.
- 6.15 Общая цена продажи составила 171,4 миллиона долларов США.
- 6.16 В течение 2010 года «ПК» и/или «ДЖИИКЭС» проводили, или обеспечивали, или разрешали широкомасштабные работы по техническому обслуживанию и восстановлению («Работы») Оспариваемых самолетов (с очевидным исключением серийного номера производителя 1464). В дальнейшем и в любом случае стоимость Работ относилась компанией «ПК» на закладной счет. «ПК» должна еще представить окончательные выписки по счету Истцам, но в соответствии с ее предварительными выписками, представленными 12 января 2011 года на Работы, была потрачена общая сумма, превышающая 49 миллионов долларов США.
- 6.17 Как предусматривалось в ПОН между «ДЖИИКЭС» и «ДжетБлю», Оспариваемые самолеты (за исключением серийного номера производителя 1464) были переданы Группой компаний «ДжиИ» компании «ДжетБлю». В даты, неизвестные Истцам, и В соответствии с информацией, предоставленной Первым и Вторым ответчиками, «ПК» заключила договор о мнимой передаче Оспариваемых самолетов (очевидно, за

исключением серийного номера производителя 1464) своим ассоциированным компаниям «АФС», которые контролируются ее ассоциированной компанией «ДЖИИКЭС». «ДЖИИКЭС». После этого, «Уэллс Фарго», в качестве доверительного собственника соответствующих компаний «АФС», заключила предполагаемые договора аренды на эти самолеты с «ДжетБлю» в качестве арендатора.

**6.18** К 6 июня 2010 года «ПК» посчитала, что ремонт серийного номера производителя 1464 экономически невыгоден. В соответствии с последующими заявлениями «ПК» серийный номер производителя 1464 был продан за общую сумму 13 307 000 долларов США, т.е. в результате этого общая цена продажи Оспариваемых самолетов снизилась до 160 207 000 долларов США.

**6.19** «ПК» не предоставила окончательную выписку по счету в отношении залогов.

## ЮРИДИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ЗАЛОГОВ

### Предполагаемая продажа была отменена

**7.** Предполагаемая продажа Оспариваемых самолетов на аукционе 18 мая 2010 года и любые последующие шаги по ее завершению была продажей компании «ПК», обеспеченной компанией «ПК», действующей в качестве кредитора по закладной. В Уведомлении об аукционе утверждалось, что «ПК» «предоставит основания для продажи». «ПК» сделала это, действуя самостоятельно, и/или через своих поверенных («Клиффорд Чэнс»), и/или через своих кандидатов на должность директоров компаний-заемщиков. Такие сделки выходят за рамки полномочий, предоставленных «ПК» в качестве кредитора по закладной, как по Закладам компаний-заемщиков или по Закладам по самолетам, и являются недействительными:

**7.1** Если (как утверждает «ПК») продажу осуществила «Уэллс Фарго» в качестве доверительного собственника для Компаний-заемщиков, действующих в отношении «ПК» как кредиторы по закладной этих компаний, Если (как это выглядит в случае «ПК») «ПК» предоставила основания для продажи в соответствии с Закладами компаний-заемщиков, у «ПК» не было полномочий в качестве кредитора по закладной или залогодержателя заставлять эти компании продавать ей свои активы, напрямую или через посредника. В частности, если с правовой точки зрения или, как альтернатива, с точки зрения толкования:

**7.1.1** «ПК» осуществляла продажу. Полномочия кредитора по закладной/залогодержателя на продажу не распространяются на продажу или предоставление оснований для продажи ей самой и/или лицу, осуществляющему продажу. С этой точки зрения, посредничество доверительных собственников и/или номинальных собственников (таких как «Уэллс Фарго») не имеет значения для операции.

**7.1.2** Полномочия «ПК» на продажу распространяются только на акции компаний-заемщиков, а не на активы этих компаний; и/или

**7.1.3** Полномочия «ПК» использовать обычные права акционеров не распространяются на руководство продажей корпоративных активов самому себе и не на руководство передачей третьей стороне с тем, чтобы третья сторона могла продать их «ПК».

**7.2** В качестве альтернативы, если (как указано в уведомлении об аукционе) и в той степени, в какой «ПК» продавала свои собственные интересы в Оспариваемых самолетах, «ПК» не была уполномочена продавать заложенные активы самой себе и/или лицу, осуществляющему продажу.

7А. Постольку, поскольку «ПК» сейчас полагается на послеаукционную продажу другим компаниям Группы «ДжиИ» (компаниям «АФС») и без возложения тяжести доказательства на «ПК», эти продажи также должны не приниматься во внимание на том основании, что они не соответствуют положениям п. 11.2.2 Актов о прибылях 2007 года и 2008 года, которые требуют, чтобы любые сделки были сделками без заинтересованности и «как есть, где есть».

8. Так как продажи недействительны:

8.1 У «ПК» сохраняется непрерывное обязательство в качестве кредитора по закладной для операций с заложенными активами.

8.2 Кроме того, «ПК» несет ответственность за отчетность или компенсацию за любые убытки, вызванные неполучением ею максимальной чистой прибыли и/или за неполучение лучшей цены, обоснованно возможной при продаже, которую она была уполномочена совершить или обеспечить. По причинам, указанным ниже, «ПК», действуя разумно, могла получить более высокую чистую прибыль, и/или лучшую цену, и/или потратить на Работы меньше средств, чем на самом деле.

#### Бремя «ПК» по оправданию предполагаемой продажи в любом случае

9. Если, несмотря на указанное выше, «ПК» имела полномочия на продажу или обеспечение продажи Оспариваемых самолетов самой себе, такая продажа имеет те же ограничения, что и продажа кредитором по закладной связанной стороне. Соответственно, продажа нарушает обязательство, если «ПК» не может продемонстрировать, (1) что были предприняты все разумные шаги для получения наилучшей существующей обоснованной цены; (2) что продажа осуществлялась не по заниженной цене; и (3) что она действовала добросовестно.

9А. Постольку, поскольку «ПК» полагается на последующую продажу компаниям «АФС», такие последующие продажи являются продажами связанной стороне, к которым равно применяются ограничения, установленные выше в параграфе 9.

#### Бремя «ПК» по оправданию оснований и обоснованности расходов

10. На «ПК» лежит бремя по оправданию обоснованности и полномочий несения и совершения любых расходов, понесенных ею, и которые она хочет отнести на закладной счет и/или учесть при расчете чистой прибыли, распределяемой по АП.

#### Нарушение справедливого обязательства действовать разумно

11. Без ущерба для бремени доказательств компании «ПК» Истцы заявляют, что при нарушении своего справедливого обязательства в отношении Истцов:

11.1 «ПК» не предприняла все необходимые шаги для максимизации чистой прибыли от продаж и/или получения наилучшей обоснованной возможной цены за Оспариваемые самолеты;

11.2 «ПК» продала или обеспечила продажу Оспариваемых самолетов по заниженной цене;

11.3 «ПК» понесла необоснованные расходы на Работы, которые она неверно списала с закладного счета (а) не имея полномочий и/или (б) необоснованно; и/или

11.4 «ПК» провела процесс продажи и обеспечила выполнение Работ с целью обеспечения для компании «ДжетБлю» получения Оспариваемых самолетов в качестве арендатора, а не целью действительной максимизации дохода от продаж;

**11.5** Кроме того, договоренности с «ДжетБлю» включали в себя побочную выгоду в пользу «ПК» и/или «ДЖИИКЭС», а не максимизацию стоимости обеспеченных активов в пользу всех заинтересованных сторон, включая Истцов.

~~Наиболее значительные подробности, которые Истцы могут привести в настоящее время, указаны ниже. Они будут изменены соответствующим образом после раскрытия информации. Во избежание двусмысленного толкования, Истцы также основываются на тех подробностях, указанных ниже, которые «ПК» должна будет разъяснить до того, как с нее будет снято бремя доказательства (без ограничения применимости такого бремени).~~

**11A.** Постольку, поскольку «ПК» (в соответствии со своей Дальнейшей информацией от 28 марта 2012 года) хочет основываться, в отношении 5 Оспариваемых самолетов, которыми владеет «АЭЛ», на статьи 7.6 и 13.1.1 Договора ипотечного залога акций, она не имеет права на это:

**11A.1** Так как при верном толковании статья 13.1.1 не применяется к искам должника по закладу в отношении обязательств «ПК» в качестве кредитора по закладной, а, скорее, ограничивается исками, выдвинутыми третьими сторонами против «ПК» в результате действий «ПК» в качестве Доверительного управляющего обеспечением.

**11A.2** По причине собственного преднамеренного неисполнения обязательств компанией «ПК» и/или преднамеренного ненадлежащего поведения, что является четко выраженным исключением к статьям 7.6 и 13.1.1.

**11B.** Указанные исключения применяются по следующим основаниям:

**11B.1** При верном толковании исключений, которые являются частью залога, они не освобождают «ПК» от порядка действий, которые намеренно были совершены и которые являются неспособностью соответствовать его обязательствам в качестве кредитора по закладной.

**11B.2** Кроме того, «ПК» предприняла действия, о которых она знала или должна была знать, что они являются нарушением его обязательств в качестве кредитора по закладной. В качестве альтернативы, «ПК» пренебрегла тем, является ли это нарушением. Истцы основываются на следующем:

**(a)** Как опытное лицо, обеспечивающее приобретение самолетов, «ПК» знала или, в качестве альтернативы, должна была знать, что ее обязательства в качестве кредитора по закладной подразумевало попытку получения наиболее выгодной чистой прибыли при продаже.

**(b)** «ПК» знала, что она предпринимает действия, описанные ниже в параграфе 11C.

**(c)** Соответственно, «ПК» должны была оценивать, что ее обязательства были несовместимы с выполнением действий, предназначенных для приведения в действие предопределенной сделки, основные коммерческие условия которой не были исследованы на рынке; или должна была выполнять эти действия, не заботясь о том, совместимы ли они с ее обязательствами.

**11B.3** Кроме того, Истцы основываются на неспособности «ПК» предоставить точную и/или адекватную информацию о происходящем процессе. Из этой неспособности можно сделать вывод, что компания «ПК» знала, что ее действия не соответствуют ее обязательствам, или пренебрегла этим.

**(a)** Ни в то время, ни в процессе возражения досудебному заявлению Истцов о

раскрытии информации «ПК» не раскрывала, что при продаже Оспариваемых самолетов она намеревалась действовать в рамках Закладов компаний-заемщиков. Наоборот, «ПК» заявила в условиях уведомления, что она действует в рамках Закладов по самолетам, и впервые сослалась на Заклады компаний-заемщиков как на источники полномочий в письме от 17 мая 2011 года, более чем через год после аукциона.

(b) Подобным же образом «ПК» не раскрыла, какие шаги она предприняла для продажи Оспариваемых самолетов, до подачи Возражения по настоящему Иску.

(c) 4 марта 2010 года «ПК» раскрыла, что она заключила ПОН в отношении 3-самолетов. Несмотря на тот факт, что Истны опротестовали арендную ставку, указанную в первоначальных ПОН, «ПК» не раскрыла, что она заключила последующие ПОН в отношении других самолетов, до подачи Возражения по настоящему Иску.

(d) До подачи Возражения по настоящему Иску «ПК» не раскрывала цепочку владельцев, согласованную для продажи и/или конечной передачи Оспариваемых самолетов компании «ДжетБлю»:

(i) «ПК» действительно раскрыла до аукциона, что самолеты были переданы в доверительную собственность «Уэллс Фарго», но не раскрыла тот факт, что 5 самолетов были переданы «Уэллс Фарго» для владения в качестве доверительной собственности для «ПК», а не для компаний-заемщиков.

(ii) «ПК» не раскрывала продажи «АФС» до подачи Возражения по настоящему Иску.

(e) «ПК» не раскрыла, что она и «ДЖИИКЭС» основывались на Договорах повторного маркетинга в качестве полномочий для Работы до ее письма от 11 июня 2010 года, намного позже проведения аукциона.

## НЕПРИНЯТИЕ ВСЕХ РАЗУМНЫХ ШАГОВ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ НАИЛУЧШЕЙ ЦЕНЫ

11С. «ПК» осуществила predetermined продажу самой себе для выполнения predetermined передаче в лизинг компании «ДжетБлю», в качестве альтернативы, по крайней мере «ПК» намеренно повела себя таким образом, чтобы выставить Оспариваемые самолеты на минимальное обозрение рынка при продаже третьей стороне, и как минимум, этим пренебрегла соответствием своим юридическим обязательствам. Намерением «ПК» было исключение следующих вопросов, которые были несовместимы с истинной и разумной попыткой максимизировать появление на рынке и, тем самым, максимизировать чистую прибыль от продажи, как того требовалось сделать от «ПК» в качестве кредитора по закладной:

11С.1 До объявления аукциона «ДЖИИКЭС» (ассоциированная компания «ПК») заключила ПОН с «ДжетБлю», крупной авиакомпанией и давним клиентом «ДЖИИКЭС», на передачу Оспариваемых самолетов в аренду от «ДЖИИКЭС» в «ДжетБлю».

11С.2 Условия ПОН были безусловными (если только Оспариваемые самолеты не продолжали находиться в собственности компаний-заемщиков), что требовало от «ДЖИИКЭС» убрать Оспариваемые самолеты с рынка, что требовало от «ДжетБлю» незамедлительно выплатить депозит в сумме 170 000 долларов США за самолет, и не предполагали, что аренда будет условной при приобретении компанией «ДЖИИКЭС» (или «ПК», или любой другой компанией Группы «ДжиИ»).

**11С.3** «ДжетБлю» рассматривала ПОН как обязательство со стороны «ДЖИИКЭС»:

- (a)** 18 марта 2010 года ее первый вице-президент и казначей Марк Пауэрс (Mark Powers) написал Деклану Келли (Declan Kelly), менеджеру по связям с клиентами «ДЖИИКЭС» с «ДжетБлю», указав, что «ДжетБлю» ожидает поставку всех 5 самолетов, являвшихся предметом ПОН, в сроки и на условиях, описанных в ПОН.
- (b)** 19 марта 2010 года Келли сообщил старшему персоналу «ДЖИИКЭС», включая президента и генерального директора группы компаний «ДЖИИКЭС» Нормана Лиу (Norman Liu) и Майкла Кридберга (Michael Kriedberg), что «ДжетБлю» приостановит все на неделю, но ей необходимо знать с 26 марта 2010 года «действительна сделка или нет». Впоследствии, 12 апреля 2010 года, дальнейшие ПОН были заключены на оставшиеся два Оспариваемых самолета, что предполагает взаимопонимание между «ДЖИИКЭС» и «ДжетБлю» о том, что сделка действительна.
- (c)** 24 марта 2010 года Келли сообщил «ДжетБлю», что сделка была утверждена, и что «ДЖИИКЭС» «на полной скорости движется» к поставке самолетов.
- (d)** «ДЖИИКЭС» понимала, что «ДжетБлю» действует, полагаясь на поставку самолетов, как указано в электронном письме Пауэрса от 18 марта 2010 года и при последующем обсуждении между Келли и «ДжетБлю» 24 марта 2010 года или около этой даты.
- (e)** В своем отчете в Комиссию по ценным бумагам и биржам за первый квартал 2010 года от 3 мая 2010 года «ДжетБлю» указала, что она подписала ПОН в отношении самолетов, и их поставка запланирована позже в 2010 году.
- (f)** «ДЖИИКЭС» было хорошо известно об отношении «ДжетБлю», которое было выражено ей, как это указано выше, и что она могла заключить, что «ПК» будет проинформирована «ДЖИИКЭС» благодаря общим близким взаимоотношениям между ними (как, в частности, происходило на регулярных внутренних встречах/совещаниях, в которых участвовали руководители обеих компаний).

**11С.4** Условия аренды для «ДжетБлю» не проходили рыночного тестирования, и, в частности, «ДЖИИКЭС» не предприняла разумные шаги для сбыта самолетов, предназначенных для лизинга. «Альпстрим» возразила на три из них, о которых она была проинформирована в марте 2010 года, так как они были ниже рыночных ставок.

**11С.5** Работы, которые были весьма значительными, были заказаны до аукциона. Третьи стороны начали работу над ними до аукциона. Например, в отношении самолета с серийным номером производителя 1557 объем работ, включавший до одной тысячи страниц, был выполнен 1 апреля 2010 года или ранее. Каждая страница была озаглавлена «ДжетБлю».

**11С.6** Работы были согласованы с требованиями «ДжетБлю», установленными в ПОН, в отличие от общих отраслевых спецификаций, которые могли быть привлекательными для других покупателей. В частности, Работы, включавшие в себя проведение Крупного выездного ремонта (указываемого как проверки «4С» и «8С»), который был запланирован в соответствии с Утвержденной программой технического обслуживания «Блю Винге» («УПТО») с интервалами 6/12 года, проводились до их срока в соответствии с УПТО. Это привело Оспариваемые самолеты в соответствии с УПТО «ДжетБлю», требующей интервалов 5/10 года для проверок «4С» и «8С», в которые «ДжетБлю» продолжают работать, даже если «Аэробус» предоставляет по

отрасли программу с интервалами 6/12 года, которую используют большинство операторов, или сдвигает ее вперед.

11С.7 Работы проводились со ссылкой на «ДЖИИКЭС»/«ДжетБлю» (как показано в заголовке Ознакомительного отчета компании «Пратт энд Уитни Эйр Нью Зиленд Сервисез» (Pratt & Whitney Air New Zealand Services) от 5 мая 2010 года, за 13 дней до аукциона). Таким образом, у предприятия, проводившего крупное техническое обслуживание, было понимание того, что «ДЖИИКЭС» и «ДжетБлю» были получателями и/или выгодоприобретателями его услуг, что могло бы и произойти, если бы третья сторона приобрела Оспариваемые самолеты на аукционе.

11С.7А Персонал «ДжетБлю» играл активную роль в надзоре за Работами до аукциона. Без ограничения вышесказанного, около конца апреля/начала мая 2010 года старший технический персонал «ДжетБлю» посещал место наиболее сложных выполняемых Работ.

11С.8 Очевидное отсутствие должных маркетинговых мер, как указано ниже в параграфе 12.

11С.9 Крайне непривлекательные предложенные условия продажи, как указано ниже в параграфе 12.

11С.9А Другие вопросы, указанные ниже в параграфах 11D, 12 и 28А.

11С.10 Аукцион был объявлен в два этапа. 12 апреля 2010 года в уведомление были включены 5 самолетов, единственным общим существенным признаком которых было то, что они являлись предметом ПОН между «ДЖИИКЭС» и «ДжетБлю» до этой даты. ПОН на оставшиеся 2 самолета были согласованы с «ДжетБлю» 12 апреля 2010 года и 21 апреля 2010 года, было выпущено уведомление, включающее все 7 Оспариваемых самолетов.

11С.11 Условия аренды «ДжетБлю» были крайне выгодными для «ДжетБлю», включая ставки ниже рыночных и другие преимущества. Если лежащая в основе будущая аренда была бы ниже указанных коммерческих условий, цена приобретения «ПК» и/или «АФС» вряд ли была наилучшей обоснованно получаемой ценой.

11С.12 Также приходится сделать вывод, что «ПК» полностью ожидала, что она или другая компания Группы «ДжиИ» приобретут Оспариваемые самолеты, несмотря на процесс публичного аукциона, и что целью процесса аукциона была не максимизация чистой прибыли от продажи Оспариваемых самолетов, неважно из какого источника, а обеспечение их приобретения компаниями Группы «ДжиИ» с последующей передачей в аренду «ДжетБлю», в качестве альтернативы – обеспечение того чтобы они были приобретены таким образом, сделав жест в форме процесса публичного аукциона для выполнения обязательства «ПК» по достижению наилучшей цены.

11D. Также приходится сделать вывод, что решение о продаже на аукционе и определение времени этой продажи были осуществлены по инструкции или, по крайней мере, под значительным влиянием «ДЖИИКЭС», а не «ПК», действующей независимо, а также, что на эти вопросы определенно повлияли интересы «ДЖИИКЭС» в передаче Оспариваемых самолетов в аренду «ДжетБлю» в соответствии с ПОН, таким образом, развивая и поддерживая коммерческие взаимоотношения с «ДжетБлю» и избегая расчетных убытков.

11D.1 Персонал «ПК» имел незначительное влияние (или даже не имел никакого влияния) на принятие решения о том, как и когда осуществлять продажу, однако персонал «ДЖИИКЭС» действовал, основываясь на том, что «ДЖИИКЭС» полностью отвечает за принятие решения, и выразил ясную необходимость в быстром продвижении этого

процесса:

- (a)* Старшему руководству «ПК» было еще 6 апреля 2010 года неясно, что будет происходить с Оспариваемыми самолетами, что видно из электронных писем между ее президентом (Халлерстром), казначеем (Витхофс (Withofs)) и другими.
- (b)* Позже 6 апреля 2010 года Деклан Келли, менеджер «ДЖИИКЭС» по взаимоотношениям с «ДжетБлю», написал главе отдела по финансовым операциям в авиации Майклу Кридбергу (который подчиняется непосредственно генеральному директору Норману Лиу) «приложить план-график для поддержки поставки семи бывших самолетов «Карибиан Эйрлайнз» (BW) в адрес [«ДжетБлю»]. Время поставки 3 в июле [и т.д.]... Необходимо помнить, что нам необходимо завершить процесс аукциона/потери права выкупа задолго до запланированных месяцев поставки».
- (c)* 7 апреля 2010 года Витхофс написал сотрудникам финансового отдела/бухгалтерии письмо, запрашивающее, имеются ли у них возражения по процессу аукциона на Оспариваемые самолеты.
- (d)* 7 апреля 2010 собственный юрист «ДЖИИКЭС» написал электронное письмо собственному юристу «ДжетБлю» следующего содержания: «Все еще необходимо завершить процесс обращения взыскания, и хотя план-график все еще согласуется, по нашим прогнозам, мы ожидаем продажу в следующем месяце... когда ситуация прояснится, структура должна быть довольно типичной».
- (e)* Рано утром 8 апреля 2010 года «ПК» заключила контракт с отраслевым изданием на очень срочную публикацию объявления об аукционе.
- (f)* Должное вмешательство сверху, включая неожиданную активность «ПК», которая разнилась с ее недавней неосведомленностью о плане в отношении Оспариваемых самолетов, и причина, по которой «ДЖИИКЭС» должна была добиться быстрого процесса «обращения взыскания», означают, что «ДЖИИКЭС» дала указания о том, как следует действовать дальше.

**11D.2** Ответчиками не проводился анализ того, что «ПК» может получить в результате публичных предложений цены на аукционе, или что она может получить при частной продаже третьей стороне, а также отсутствия каких-либо задокументированных причин выбора продажи на аукционе, в течение выбранного периода времени. Правильный вывод состоит в том, что эти факторы не были важны при принятии решения о продаже на аукционе и о сроке проведения аукциона.

**11D.3** 17 мая 2010 года Вирджиния Фокс (Virginia Fox), первый вице-президент «ДЖИИКЭС» по структурированному финансированию, проинформировала Нормана Лиу, генерального директора «ДЖИИКЭС», о том, что «точка зрения [на внутреннем заседании на прошлой неделе] заключалась в том, что нам необходимо насколько возможно максимизировать предложение цены на аукционе, без влияния на встречную прибыль по самолетам «Оли» (Oly) [«Келус»], т.е. предложение цены не должно повышаться до уровня, где оно сократит прибыль, получаемую «ПК» от встречного обеспечения по самолетам компании «Келус».

**11D.4** В отношении Оспариваемых самолетов решения «ПК» в целом принимались компанией «ДЖИИКЭС», или по ее указаниям, или, в крайнем случае, под влиянием. Истцы приводят в качестве примеров только:

- (a) внутренние электронные письма «ДжиИ» от 8 и 11 января 2010 года, в которых Норман Лиу, генеральный директор «ДЖИИКЭС», выражал мнение о том, как следует двигаться дальше, а Нильс Халлерстром, президент «ПК», написал, что: **«Норм [Лиу] покончил с самолетами и не может больше ждать»;**
- (b) внутреннюю электронную почту «ДжиИ» от 19 января 19 2010 года, в которой Пер Вальделоф (Per Waldelof) из «ПК» указывал, что **Вирджиния Фокс из «ДЖИИКЭС» держит Лиу в курсе дела, и то, что хочет Лиу;**
- (c) документ о внутренней стратегии, впервые подготовленный 29 января 2010 для передачи Майклу Кридбергу, старшему руководителю «ДЖИИКЭС», подчиняющемуся непосредственно генеральному директору Норману Лиу, и в дальнейшем пересмотренное Вирджинией Фокс (сначала о документе говорили как об «одностороннем», а потом – как об анализе предложений цены»);
- (d) электронное письмо Кридберга Халлерstromу от 8 февраля 2010 года, поясняющее **«откуда прибывает Норм [Лиу]» в ответ на запрос Халлерstrom о направлении Кридбергу от 5 февраля 2010 года;**
- (e) электронное письмо Келли Кридбергу от 6 апреля 2010 года;
- (f) электронная переписка от 13 и 17 мая 2010 года между Кристофом Боброном из «ПК» и Вирджинией Фокс; и
- (g) электронная переписка от 17 мая 2010 года между Лиу, Фокс и другими.

**12. Сначала «ПК» отказалась предоставлять подробности шагов (если они были), которые она предприняла на рынке Оспариваемых самолетов после объявлений об аукционе, указанных выше в параграфе 6.10, и с тех пор предоставляла только ограниченную информацию. В ожидании раскрытия информации Истцы заявляют, что «ПК» не смогла честно и должным образом представить Оспариваемые самолеты на рынке по следующим причинам:**

- 12.1** Хотя самолеты Airbus A320-200 широко используются и регулярно продаются в авиационной отрасли, «ПК» не смогла привлечь на аукцион ни одного независимого участника торгов.
- 12.2** «ПК» заявляет, что 38 лиц контактировали с ней в отношении аукциона. Если это так (неустановленный факт), так как никто из них не присутствовал, за исключением ассоциированной компании Истцов, «Дельтастрим Лимитед», также приходится сделать вывод, что «ПК» не смогла предпринять разумные шаги для следования интересам и обеспечения их материализации в присутствии на аукционе или в других формах предложения цены.
- 12.2A** «ПК» не предприняла вообще никаких шагов для продажи Оспариваемых самолетов после размещения уведомлений об аукционе, предоставив краткие и, главным образом, стандартные ответы на контакты, представленные в ответ на уведомления, и (подлежит доказательству) инициировала несколько бессистемных и неофициальных контактов, на которые имеется ссылка в свидетельских показаниях Кристофа Боброна и Маргарет Морроу (Margaret Morrow) в октябре 2012 года. Без ограничения вышесказанного, «ПК» не занималась активной продажей Оспариваемых самолетов, т.е. не предпринимала или не обеспечивала каких-либо адекватных шагов, в особенности, для определения потенциальных покупателей или привлечения внимания этих лиц к имеющимся самолетам; не подготовила каких-либо буклетов или иных рекламных материалов; и в целом не смогла участвовать или обеспечивать рекламную

деятельность.

**12.2В** Напротив, как признано во внутреннем утверждающем документе, озаглавленном «ДжиИ Кэпитал Эвиейшн Сервисез /ПК» от 3 мая 2010 года: «На рынках капитала «ДЖИИКЭС» активно предлагает участие в торгах в отношении этих самолетов [компании «Келус»].»

**12.2С** «ПК» не смогла использовать услуги «ДЖИИКЭС» для продажи Оспариваемых самолетов или, в качестве альтернативы, привлечь специалиста по ремаркетингу самолетов, несмотря на то, что -

**(а)** «ПК» не занимается деятельностью по продаже и покупке самолетов и не имеет собственного опыта в этой области;

**(b)** «ДЖИИКЭС» является крупнейшим мировым арендодателем самолетов и имеет значительный опыт и контакты на этом рынке;

**(с)** «ДЖИИКЭС» с марта по май 2010 года активно занималась ремаркетингом Самолетов компании «Келус»;

**(d)** «ПК» было хорошо известно, что «ДЖИИКЭС» активно занимается ремаркетингом Самолетов компании «Келус», так как эти самолеты находились в залоге у «ПК»; активный ремаркетинг указывался во внутренних документах «ПК» и «ДЖИИКЭС», например, запрос на подтверждение предложения цены от 3 мая 2010 года, входящий номер «ПК» BWG0707 и BWG0808; и «ПК» обычно плотно сотрудничает с «ДЖИИКЭС» и была в курсе тем этого направления;

**(е)** неиспользование опытного специалиста по ремаркетингу самолетов (или «ДЖИИКЭС», или независимого агента) и, напротив, использование услуг «ДЖИИКЭС» для Самолетов компании «Келус», явно подчеркивает небеспристрастное отношение к Оспариваемым самолетам.

**12.3** «ПК» выбрала продажу на аукционе, несмотря на то, что это необычно в авиационной отрасли и невыгодно для продавца, т.е. не просчитывается привлечение наилучшей цены, при условии, что (а) предполагаемые покупатели связаны жестким графиком, и (b) переговоры по объему и, соответственно, стоимости работы исключаются.

**12.3А** «ПК» решила продавать на аукционе без какого-либо анализа вообще или без более или менее обстоятельного анализа достоинств этого образа действий для достижения наилучшей цены, и без получения каких-либо (хоть сколько-нибудь независимых) консультаций.

**12.4** Хотя «ПК» открыла, **и/или обеспечивала, и/или разрешала и, в любом случае, относилась на закладной счет/счета по АП затраты на масштабную программу Работ, которые она считала необходимыми для приведения Оспариваемых самолетов в товарное состояние, «ПК» не предпринимала каких-либо шагов или более или менее адекватных шагов для обеспечения выгоды этой работы с точки зрения повышения цены. Например:**

**12.4.1** состояние, в которое приводились Оспариваемые самолеты, не указывалось в уведомлениях об аукционе, что являлось продажей на основании «как есть, где есть»;

**12.4.2** предлагаемые условия продажи не давали покупателю никакой договорной защиты какого-либо рода в отношении состояния самолетов;

**12.4.3** исправленные версии условий продажи (выпущены в конце 17 мая 2010 года, еще раз исправлены и выпущены в начале 18 мая 2010 года, в день аукциона) определяли условия поставки, но просто предоставляют покупателю возможность обсуждать

изменение цены при невыполнении условий поставки.

**12.5** «ПК» не позволила заинтересованным сторонам проинспектировать Оспариваемые самолеты. Более того, «ПК» не предложила какому-либо покупателю совсем какую-либо или действительную правовую защиту на аукционе в отношении состояния Оспариваемых самолетов. Таким образом, у покупателя не будет преимуществ какой-либо договорной гарантии и возможности проинспектировать самолеты перед покупкой. Уведомление «ПК» о продаже поощрило должную осмотрительность покупателей, но на практике не было какой-либо возможности или относительно адекватной возможности для проявления должной **осмотрительности.**

**12.6** Условия продажи были неразумными и вряд ли бы привлекли независимых покупателей.

**12.6.1** Никаких условий не было предоставлено вообще до 11 мая 2010 года, всего лишь за 7 дней до аукциона. Крайний же срок, указанный в уведомлении, был 14 апреля 2010 для регистрации на аукционе, за 5 дней.

**12.6.2** Хотя предлагаемая трата (при должном расходовании) на работы на сумму около 9 миллионов долларов США по каждому Оспариваемому самолету составляла почти 40% от их возможной цены на аукционе, «ПК» не предложила никому из покупателей каких-либо или относительно действительных обусловленных договором гарантий. В частности, (a) первая версия условий продажи «ПК» просто предлагала Оспариваемые самолеты на основании «как есть, где есть»; (b) следующая версия «ПК», появившаяся только 17 мая 2010 года в 17:23, за день до аукциона, включала в себя условия поставки, но средством защиты при их невыполнении было только требование добросовестного обсуждения корректировки цены покупки для отражения фактических условий; (c) окончательная версия, появившаяся в 18 мая 2010 года в 9:42, прояснила, что невыполнение условий поставки не будет существенным нарушением контракта на продажу.

**12.6.3** «ПК» навязала покупателям обременительные условия. Первая версия требовала от покупателей уплатить 10% цены в качестве депозита в день аукциона и впоследствии 40% в течение 2 дней. Если по какой-либо причине продажа не завершена, депозит является невозвратным, например, по вине продавца, незаконности или полной гибели имущества. Следующая версия «ПК» от 17 мая 2010 года предоставляла 2 дополнительных дня для предоставления депозита 10% и 8 дополнительных дней для депозита 40%, но в остальном осталась без изменений.

**12.6.4** Не было адекватной гарантии в отношении права собственности. Единственная предоставляемая гарантия была свободным и очищенным предметом залога, ясно создаваемым продавцом.

**12.6.5** Первая версия условий продажи предусматривала, что место поставки определяется «ПК». Это могло бы быть непривлекательным для несвязанных потенциальных участников торгов, которые могли иметь определенные требования в зависимости от налоговых и иных аспектов. Напротив, это не было бы непривлекательным для продажи компании «ПК» или ее связанным компаниям, которые могли бы согласовать место поставки. Эта редакция была изменена всего лишь за один день до аукциона, с тем, чтобы содержать обязательство согласовать взаимоприемлемое место.

**12.6.6** Первая версия условий продажи предусматривала, что покупатель получит уведомление об Ожидаемой дате поставки всего за 3 рабочих дня. Это был необоснованно короткий период, непривлекательный для несвязанных потенциальных покупателей. Это условие было изменено (на 10 рабочих дней) только в проекте условий, предоставленных компании «Альпстрим» утром в день аукциона.

**12.7** График поставки, предложенный «ПК» для Оспариваемых самолетов, был непривлекателен.

**12.7.1** Самолеты должны были быть поставлены между июлем и октябрём 2010 года. Это означало, что будет пропущен или почти пропущен летний сезон в Северном полушарии, который является наиболее рентабельным временем для многих авиакомпаний.

**12.7.2** Не было эффективных санкций в отношении «ПК» в случае невыполнения графика поставки.

**12.8** «ПК» предприняла дальнейшие шаги, которые бы неизбежно обескуражили независимых участников торгов:

**12.8.1** Принятие политики, при которой она бы устанавливала, но не раскрывала отправную цену.

**12.8.2** Заявление в уведомлении об аукционе, что она оставляет за собой право торговаться самой.

### **ПРОДАЖА ПО ЗАНИЖЕННОЙ ЦЕНЕ И/ИЛИ НЕСПОСОБНОСТЬ МАКСИМИЗИРОВАТЬ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ОТ ПРОДАЖИ**

**13.** Продажа Оспариваемых самолетов происходила по значительно заниженной цене и/или с неспособностью максимизировать чистую прибыль от продажи. В отношении серийного номера производителя 1464 Истцы признают, что он был в плохом состоянии и не мог быть отремонтирован экономично. Без ограничения общего характера дела Истцов:-

*Продажа Оспариваемых самолетов в состоянии, ответственность за которое несет «ПК».*

**13.1** Рыночная стоимость шести Оспариваемых самолетов (т.е. за исключением серийного номера производителя 1464) на условиях, на которых «ПК» намеревалась разместить их, составила 158 миллионов долларов США-195-205 миллионов долларов США.

**13.2** На основании того (в соответствии с Договором купли-продажи «ПК»), что продавец должен был нести ответственность за стоимость Работ, цена, согласованная «ПК» за шесть Оспариваемых самолетов составила 146,8 171,5 миллионов долларов США, занижение цены оставило 11,2 миллионов долларов США-24,5–34,5 миллионов долларов США.

*Продажа в состоянии, в котором «ПК» вновь вступает во владение Оспариваемыми самолетами*

**13.3** Шесть Оспариваемых самолетов в их фактическом состоянии при возврате во владение «ПК» или прекращении аренды «Блю Вингс» (их дорабочее состояние) имели рыночную стоимость около 116,6 145-миллионов долларов США, предполагая, что работы будут выполнены покупателем. По состоянию на 18 мая 2010 года шесть Оспариваемых самолетов имели дорабочую рыночную стоимость около 115,7 миллионов долларов США.

**13.4** Ожидаемая чистая прибыль «ПК» от продажи шести Оспариваемых самолетов на аукционе 18 мая 2010 года составила 89,8 105-миллионов долларов США, т.е. цена 146,8 171,5-миллионов долларов США за вычетом ожидаемой стоимости Работ не менее 57-66,5-миллионов долларов США.

**13.5** Соответственно, цена продажи шести Оспариваемых самолетов является заниженной и/или не была максимизирована чистая прибыль от продажи на сумму около 26,8-40 миллионов долларов США (на основании дорабочей стоимости шести Оспариваемых самолетов при повторном вступлении во владение или прекращении аренды «Блю Вингс») или на сумму 25,9 миллионов долларов США (на основании дорабочей стоимости шести Оспариваемых самолетов по состоянию на 18 мая 2010 года).

13.6 Кроме того, цена продажи, являющаяся заниженной или невозможность максимизировать чистую прибыль от продажи шести Оспариваемых самолетов, измеренная как разница между их рыночной стоимостью в дорабочем состоянии и чистой прибылью от продажи, фактически зачисленной на закладной счет или счет АП.

## НЕОБОСНОВАННЫЕ РАБОТЫ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И ВОССТАНОВЛЕНИЮ

### (i) Работы, разрешенные и/или санкционированные «ПК»

13А. «ПК» разрешила и/или санкционировала Работы, и тем самым побудила «ДЖИИКЭС» выполнить Работы, при этом:

13А.1 «ПК» вступила во владение или получила право на вступление во владение Оспариваемыми самолетами до начала Работ.

13А.2 В момент, когда «ПК» получила контроль над компаниями-заемщиками, Работы (или хотя бы основная их часть) еще не начались, и «ПК», через назначенных директоров компаний-заемщиков или иным способом, была полностью способна указать «ДЖИИКЭС» и/или контролировать природу и объем любой работы, которая должна быть выполнена на Оспариваемых самолетах.

13А.3 Соответственно, также приходится сделать вывод, что «ПК» приняла решение, что Работы должны быть выполнены, и/или что у «ДЖИИКЭС» не должно быть препятствий в выполнении работ, и, таким образом, разрешила проведение Работ.

### (ii) «ПК» не имела права относить стоимость Работ на закладной счет

13В. Без ограничения бремени доказательства «ПК» (как установлено выше в параграфе 10), «ПК» не имела права относить на закладной счет/АП счета стоимость Работ, выполненных и/или обеспеченных «ДЖИИКЭС», как при правильном толковании статьи 13.1 Договора ипотечного залога акций, статьи 11.1 Договора залога доли, статей 14.2, 14.4(a)(iii) или 16.3 кредитных договоров (совместно – «Положения о возмещении»), или в целом.

13В.1 «ПК» имела право относить затраты на Работы, только если эти затраты были обоснованы (а) при верном толковании Положений о возмещении и/или (b) из-за полномочий «ПК» в качестве кредитора по закладной, ее полномочия были предоставлены только для целей обращения взыскания на обеспечение для погашения долга первой очереди, и, таким образом, она сохраняет обязательство максимизировать чистую прибыль от продажи. Для установленных здесь целей стоимость Работ не была обоснованной.

13В.2 В любом случае, «ПК» не имела права относить затраты на Работы в соответствии со статьей 13.1 Договора ипотечного залога акций, так как (помимо всего прочего) такие затраты не были следствием действий «ПК» в рамках Договора ипотечного залога акций или какого-либо иного документа, относящегося к нему и/или были умышленным невыполнением обязанностей со стороны «ПК», как это было заявлено выше.

13В.3 В любом случае, «ПК» не имела права относить затраты на Работы в соответствии со статьей 11 Договора залога доли, так как (среди всего прочего) такие затраты не были побочными для сохранения или принудительного исполнения Договора залога доли, и/или «ПК» понесла их в нарушение обязательств, установленных в настоящем документе.

13В.3 В любом случае, «ПК» не имела права относить затраты на Работы в соответствии со статьями 14.2, 14.4(a)(iii) или 16.3 кредитных договоров, так как (помимо всего

прочего) такие затраты не были (а) убытками, возникшими в результате произошедшего Нарушения обязательств по аренде, и/или (b) убытками, возникшими из нарушения соответствующим заемщиком кредитных договоров, и/или (с) были вызваны преднамеренным неисполнением обязательств или грубой небрежностью «ПК», и/или (d) возникли для «ПК» исключительно в результате нарушения ею своих обязательств по Финансовой документации, как это установлено в настоящем документе, и/или (е) не были (в значении статьи 16.3) затратами, понесенными в связи с принудительным исполнением прав или сохранения прав «ПК».

**13B.4** Работы не были выполнены в рамках или на основе Договоров повторного маркетинга.

**(iii) Необоснованно выполнять Работы до продажи и/или без гарантий**

**14.** Было необоснованно проводить значительные работы в ситуации, когда (1) из-за того, что продажа предшествовала Работам, покупатель мог быть неудовлетворен их завершением при проверке, а также (2) «ПК» не предложила покупателям какие-либо или относительно адекватные обусловленные договором гарантии или прочие права в отношении необходимости Работ.

**15.** В любом случае, Работы улучшили все Оспариваемые самолеты до очень высокого уровня. Это было ненужным и необоснованным:-

**15.1** Существует установившийся мировой рынок самолетов Airbus A320-200, на май 2010 года 2200 самолета активно эксплуатируются. Более 200 авиакомпаний-операторов используют A320-200. Существует следующая соответствующая стандартная отраслевая практика.

**15.1.1** Наиболее важные затраты закладываются в техническое обслуживание двигателей, если оно включает в себя восстановление ресурса и основные структурные проверки.

**15.1.2** Помимо значительных денежных затрат, такие процедуры требуют значительных затрат времени, в течение которого самолет необходимо выводить из эксплуатации.

**15.1.3** Двигатели могут быть восстановлены до разных уровней эффективности, что подразумевает определенный ожидаемый срок службы и, отсюда, вероятный период до следующей крупной проверки. Полное восстановление подразумевает более длительный срок службы и стоит больше.

**15.1.4** Подобным образом, детали с ограниченным сроком службы могут быть заменены на новые детали или на более дешевые подержанные детали.

**15.1.5** Разные операторы имеют собственные графики эксплуатации и технического обслуживания с соответствующими разными потребностями и предпочтениями в отношении состояния самолета. Модели эксплуатации разных операторов также подразумевают разные уровни износа самолета, например, в соответствии с частотой использования и атмосферными условиями.

**15.2** По указанным выше причинам и в соответствии со стандартной рыночной практикой благоразумный арендодатель обычно рассматривает каждый самолет индивидуально и принимает решение совместно с определенным арендатором в отношении уровня работ, необходимых для внедрения ключевых компонентов, в частности, двигателей, до стандарта, требуемого этим оператором в свете его определенных требований.

**15.3** По этим же причинам продавец самолета A320-200, действуя разумно, ставя целью

получение максимально возможной чистой выручки, не будет до продажи принимать на себя обязательства о самом высоком уровне технического обслуживания и восстановительных работ.

16. Поведение «ПК» и «ДЖИИКЭС» шло вразрез с обычной деловой практикой: до аукциона эти компании приняли решение о достижении высокого уровня технического обслуживания и восстановления Оспариваемых самолетов.

16.1 «ПК» заявила в своем письме от 9 апреля 2010 года, что работа, которую она обеспечивает по Оспариваемым самолетам, требуется для того, чтобы соответствовать *«минимальным коммерчески приемлемым условиям поставки по любым предлагаемым арендным отношениям»*. Кроме того, «ПК» в этом письме заявляла, что ни один из Оспариваемых самолетов не был в хорошем состоянии, и стоимость их возвращения в строй будет высокой, подразумевая, что тот же уровень затрат, что и для 3 самолетов от 4 марта 2010 года, т.е. в районе 9–10 миллионов долларов за самолет, потребуется во всех 7 случаях.

16.2 В телефонном разговоре, состоявшемся 6 мая 2010 года между Фолькером Блау из «Альпстрим» и Кристофом Боброном из «ПК», г-н Боброн подтвердил, что работа будет выполнена при любых условиях, и что оценка будущих затрат составляет около 9 миллионов долларов США на самолет.

16.3 Непосредственно перед аукционом 18 мая 2010 года г-н Боброн заявил, что затраты составят 9,5–10 миллионов долларов США на самолет.

16.4 Кроме того, Истцы основываются на Ознакомительном отчете, подготовленном компанией «Пратт энд Уитни Эйр Нью Зиленд Сервисез» для «ДЖИИКЭС» от 5 мая 2010 года в отношении двигателя V11678, который озаглавлен *«ДЖИИКЭС»/«ДжетБлю»*, и описывает причину для снятия двигателя как *«восстановление ресурса»*, что означает полное восстановление ресурса. Как установлено ниже, восстановление ресурса (что является самым высоким уровнем восстановления двигателя) не является стандартным условием поставки на рынке самолетов A320.

16.5 «ПК» утверждает в своем письме от 9 апреля 2010 года, что Работы представляют собой *«минимальные коммерчески приемлемые условия поставки по любым предлагаемым арендным отношениям»*. Как установлено выше, «ПК» не предлагал покупателям каких-либо договорных условий вообще или относительно действительных договорных условий поставки, тем самым противореча своей собственной позиции. В любом случае, утверждение было неверным.

*(iv) Основные затратные компоненты Работ были ненужными*

17. Основные компоненты Работ:

17.1 Проведение основных структурных проверок корпусов самолетов значительно раньше сроков, установленных для проверок, проводимых каждые 6 и 12 лет, что является требованием производителей; и

17.2 Выполнение полного восстановления ресурса каждого двигателя.

Ни одна из задач не была необходимой с коммерческой точки зрения или в соответствии со стандартной практикой отрасли в отношении всех шести Оспариваемых самолетов.

(a) Структурные проверки

18. По состоянию на март 2010 года возраст большинства Оспариваемых самолетов был между 8 и 9 годами. Самому старому было 10 лет и 3 месяца.
- 18.1. Настолько известно Истцам, проверки, проводимые каждые 6 лет, не должны были проводиться раньше, чем период между маем 2011 года и мартом 2012 года. Проверки, проводимые каждые 12 лет, не должны были проводиться раньше, чем период между июнем 2012 года и апрелем 2014 года.
- 18.2. Несмотря на длительные периоды до требуемых структурных проверок, «ПК» обеспечила, и/или разрешила, и/или провела и проверки, которые должны проводиться только каждые 6 лет, и проверки, которые должны проводиться каждые 12 лет, в отношении всех шести Оспариваемых самолетов<sup>1</sup> в 2010 году и приняла решение сделать это до аукциона 18 мая 2010 года. После июня 2010 года (т.е. через 5 месяцев после повторного вступления во владение), проверки, которые должны проводиться только каждые 6 лет, были проведены заранее в периоды между 6 12 и 32 24 месяцами, остаточный срок эксплуатации 4 самолетов составлял 20 месяцев и более, 2 самолетов – 25 / 32 месяца, соответственно. В этих 4 случаях (серийный номер производителя 1546 и выше) проведение проверки, проводимой каждые 6 лет, было коммерчески необоснованным и не требовалось для успешной продажи. Проверки, которые должны проводиться каждые 12 лет, были проведены заранее в периоды между 28 24 месяцами и 43 46 месяцами. Для каждого из шести Оспариваемых самолетов было необоснованно проводить такие проверки. Существенные дополнительные расходы были необоснованно понесены в результате проведенных заранее проверок, которые должны проводиться только каждые 12 лет, и/или в результате выполнения других задач, не требующихся как часть требований Данных по планированию ТО Airbus для 6-летних проверок. Более подробные сведения содержатся в технических экспертных показаниях Истцов.
- 18.3. Выделяют определенный период, в течение которого не проводится какое-либо значительное техническое обслуживание. Как правило, он приходится на начало аренды, и многие арендаторы принимают его равным как минимум одному году (и его эквиваленту в часах налета и взлетно-посадочных циклах). Кроме того, арендаторы могут ожидать определенного вклада от арендодателя в затраты на значительное техническое обслуживание на раннем этапе аренды. Истцы особенно возражают против оценки «ПК»/«ДЖИИКЭС», данной в Техническом отчете, переданном представителям NRC 6 июня 2010 года (Технический отчет «ПК»), о 20-месячном периоде, в течение которого не проводится плановое техническое обслуживание, как минимальном в стандартной практике аренды, и с тем, что для арендодателя будет разумным заранее проводить проверку, проводимую каждые 12 лет, срок проведения которой выпадает вскоре после окончания 20-месячного периода.
- 18.4. Кроме того, проведение проверок, которые проводятся каждые 6 и 12 лет, было бы очень выгодно для нового оператора, который, таким образом, получает корпус самолета в состоянии «как новый», т.е. должен проводить значительное техническое обслуживание, как если бы у него был новый самолет.
- 18.5. Кроме того, в каждом случае Работы включали замену шасси. Для серийного номера производителя 1785 ресурс шасси все еще составлял 37,7 месяцев, и замена шасси перед продажей/арендой была коммерчески необоснованной и не требовалась для продажи. Для серийных номеров производителя 1546, 1557 и 1650 ресурс шасси составлял от 17 до 21 месяцев. Замена шасси этих самолетов потребовала бы всего нескольких дней обслуживания, и для продавца/арендодателя не было коммерческой необходимости принимать на себя полную ответственность за стоимость замены: эти затраты были понесены необоснованно (на соответствующий вклад дается кредит).

<sup>1</sup> С очевидным исключением серийного номера производителя 1464

## **(b) Восстановление ресурса двигателя**

19. Не было общей рыночной необходимости проводить полное восстановление ресурса двигателей самолетов A320 в состоянии и с остаточным сроком службы Оспариваемых самолетов. Без ограничения общего характера вышеизложенного:

19.1 В Техническом отчете «ПК» признается, что восстановление ресурса не было **стандартным условием поставки.**

19.2 Условия аренды, предложенные «ДЖИИКЭС» компании «ДжетБлю» не требовали восстановления ресурса двигателей, а только то, что каждый двигатель будет иметь не менее 6 000 часов налета или 4 500 взлетно-посадочных циклов до следующего планового восстановления ресурса (что само по себе превышает рыночные нормы).

~~19.3 Парк «Блю Винге» также включал 2 других самолета Airbus A320 («Меридиэна Эйркрафт» (Meridiana Aireraft)), которые финансировались отдельно, были возвращены во владение кредитора в апреле 2009 года и прошли ремаркетинг в 2010 году авиационными брокерами компанией «Эйвино» (Avineo). Они были переданы в аренду «Меридиэна Эйрлайнз» (Meridiana Airlines) в июле/августе 2010 года. Аренда, месячная ставка которой превышала ставку, предложенную «ДЖИИКЭС» компании «ДжетБлю», также не требовала восстановления ресурса двигателей, но до следующего планового восстановления ресурса требовалось меньше 4 000 часов налета или 2 000 взлетно-посадочных циклов.~~

20. В состоянии двигателей Оспариваемых самолетов не было обоснований для выполнения восстановления **ресурса в каждом случае:-**

20.1 У Оспариваемых самолетов была очень разная история, **как это представлено вкратце ниже<sup>2</sup>. По сути, вряд ли все их двигатели требовали полного восстановления ресурса для того, чтобы сделать их пригодными для продажи.:**

~~Дата производства: июнь 2000 года – март 2002 года~~

~~Циклы с момента производства (двигатели): 5612–13 020~~

~~Часы с момент производства (двигатели): 18 096–33 951~~

~~Циклы с момента производства (самолеты): 10 077–13 531~~

~~Часы с момент производства (самолеты): 28 330–35 034~~

20.2 Если результаты бороскопии не показывают, что внутреннее состояние двигателя не соответствует требованиям производителя и ограничивает эксплуатацию, отправка в цех не требуется (т.е. в соответствии с требованием производителя, нет необходимости снимать двигатель с крыла для технического обслуживания).

20.3 Только 6 из 14 двигателей не прошли бороскопию в начале марта 2010 года. **В частности, у 4 двигателей (V10740, V10767, V11511 и V11923) при бороскопии не было выявлено существенных результатов. Отправка этих двигателей в цех была коммерчески необоснованной и не требовалась для успешной продажи. Соответственно, стоимость отправки этих двигателей в цех необоснованно завысила стоимость.**

20.3A Отправка в цех для «восстановления ресурса» не требовалась, как то утверждали Ответчики. Предел температуры выходящих газов (разница между нагревом выходящих газов и

2-На основе информации, предоставленной Ответчиками.

максимально разрешенной температурой) был выше или близок к пределу 25/26 градусов, что гарантировало последующую отправку в цех специалистами, к которым обратилась «ДЖИИКЭС» для проведения конкурса на эту работу.

**20.4** Кроме того, если требовалась отправка в цех, необходимый уровень технического обслуживания был значительно ниже, чем полное восстановление ресурса в соответствии с **Планом управления техническим обслуживанием производителей двигателей, а именно «Ремонт/восстановление горячего тракта».** Напротив, полное восстановление ресурса возвращало двигатель в состояние, эквивалентное новому двигателю, и включало более тщательный и, соответственно, долгий и дорогостоящий уровень проверки и ремонта или замены.

**20.5** Ответчики не смогли изучить возможность (1) технического обслуживания «на крыле» и/или (2) ограниченной отправки в цех на основе контракта «время и материалы» только для специфического ремонта и проверки на соответствие Директиве по летной годности. Шесть двигателей, V11025, V11251, VV11867, V11768, V11857 и V11678, имели повреждения, ограничивавшиеся, главным образом, секцией турбины высокого давления, а это можно было отремонтировать без проведения полного ремонта двигателей. Общая стоимость была бы значительно ниже, в зависимости от результатов внутренней проверки.

### **(iii) Примеры чрезмерных затрат**

**21.** Ниже Истцы высказывают определенную критику в адрес работ, выполненных в отношении двигателя V11678, который при повторном вступлении во владение находился на самолете с серийным номером производителя 1546. Учитывая перенос бремени доказывания на ответчиков, критические замечания не являются исчерпывающими, они приводятся в качестве конкретных примеров ненужных и неоправданных объемов Работ, выполненных «ПК»/«ДЖИИКЭС»:

**21.1** Компаниям «ПК»/«ДЖИИКЭС» было сообщено в Ознакомительном отчете от 5 мая 2010 года и в Отчете о демонтаже от 12 июня 2010 года компании «Пратт энд Уитни Эйр Нью Зиленд Сервисез», что двигатель, в целом, находился в хорошем состоянии, с точки зрения возраста и циклов.

**21.2** Несмотря на эту информацию, стоимость работ, произведенных на этом двигателе, превысила 3 миллиона долларов США<sup>3</sup>, что было аналогично средним затратам на двигателях, запланированным компанией «ПК» на основании срочного заключения о том, что все самолеты были в плохом состоянии и плохо обслуживались.

**21.3** 8 из 16 пунктов работ были изменены в соответствии с более высокими требованиями для соответствия квалификационным требованиям «Пратт энд Уитни» для восстановления ресурса двигателей, т.е. потребовались только из-за решения «ПК»/«ДЖИИКЭС» добиться восстановления. В 7 из этих 8 случаев квалификационным требованием было выполнение работы на Уровне 2.9 (восстановление ресурса) или Уровне 3 (восстановление), последний являлся самым высоким возможным уровнем ремонтных работ.

**21.4** Все лопатки первой ступени турбины высокого давления (ТВД) были заменены на новые, что стоило 523 000 долларов США. 60 из 66 существующих лопаток были также отремонтированы, что обошлось в 66 000 долларов США. Был выдан кредит в размере 190 000 долларов США, который (требуются доказательства), как предполагается, относился к отремонтированным лопаткам. Соответственно, только по этому компоненту рост чистой стоимости составил 399 000 долларов США, в то время

<sup>3</sup> 2,505 миллионов долларов США после кредитов. Неизвестно, были ли кредиты проведены через закладной счет/счета депозитарно-клиринговой компании.

как стоимость могла быть ограничена 66 000 долларами США плюс стоимость приобретения небольшого количества лопаток, если какие-либо лопатки не подлежали ремонту (такие приобретенные лопатки имели бы такой же срок службы, что и 60 отремонтированных лопаток, если других не было в наличии).

*(vii) Сравнение с другими бывшими самолетами «Блю Вингс»*

**22.** Необоснованный уровень расходов, понесенных в отношении Оспариваемых самолетов, далее показан на примере результатов «Меридиэна Эйркрафт»:

**22.1** «Меридиэна Эйркрафт» являлась частью парка «Блю Вингс» до апреля 2009 года и применяла те же модели использования и программ технического обслуживания, что и Оспариваемые самолеты.

**22.2** Самолеты «Меридиэна Эйркрафт» хранились с апреля 2009 года по апрель 2010 года. Перед тем, как они были переданы в аренду «Меридиэна», были выполнены работы по техническому обслуживанию на общую сумму около 4,6 миллионов долларов США<sup>4</sup>; т.е. в среднем 2,3 миллиона долларов США на самолет по сравнению с 9-10 миллионами долларов США у «НК»/«ДЖИИКЭС».

**22.3** Настоящая сравнимая стоимость ремонта самолетов «Меридиэна Эйркрафт» была фактически ниже чем 2,3 миллиона долларов США, так как записи о техническом обслуживании и документы на самолеты «Меридиэна Эйркрафт» были утеряны вновь вступающим во владение банком, и в результате этой утери была проделана значительная дополнительная работа, стоимость которой была включена в эти 2,3 миллиона долларов США.

**22.4** Кроме того, затраты в размере 2,3 миллиона долларов США включали работы, которые были выполнены для того, чтобы соответствовать специфическим требованиям нового арендатора, и которые по договоренности выполнялись «Меридиэна», а относились на счет «Альпетрим» (для сравнения с подходом «НК»/«ДЖИИКЭС», приведенном выше в параграфе 14).

*(viii) Сравнение с частичной стоимостью, полученной «ПК» для серийного номера производителя 1464*

**23.** Сравнение затрат со стоимостью, полученной за самолет с серийным номером производителя 1464 показывает, что расходы ПК на Оспариваемые самолеты были чрезмерными.

**23.1** В соответствии с информацией, предоставленной «ПК», серийный номер производителя 1464 находился, по ее мнению, в очень плохом состоянии при повторном вступлении во владение, компания «Блю Вингс» сняла с него детали для использования в собственных самолетах, и по сравнению с другими Оспариваемыми самолетами, его ремонт был экономически невыгодным.

**23.2** Несмотря на это, на основании собственных цифр «ПК», она продала детали самолета с серийным номером производителя 1464 на общую сумму, превышающую 13 миллионов долларов США.

**23.3** Для сравнения, средняя цена продажи, полученная на аукционе, составила всего 24,5 миллионов долларов США за самолет. Для того, чтобы оправдать расходы, которые составляют около 9 миллионов долларов США или более на самолет, необходимо было

---

<sup>4</sup> Из этой суммы исключаются примерно 200 000 долларов США «Меридиэна Эйркрафт», которые будут выплачены в будущем за демонтаж существующей системы развлечений в полете. Так как эта система является собственностью системы «ДжетБлю», для «НК» не было необходимости нести расходы по демонтажу, если Оспариваемые самолеты должны быть возвращены для использования «ДжетБлю».

сделать так, чтобы стоимость без каких-либо расходов была ниже 15,5 миллионов долларов США.

- 23.4** В соответствии с собственным делом «ПК» остальные Оспариваемые самолеты были в значительно лучшем состоянии, чем самолет с серийным номером производителя 1464, на момент **расторжения аренды с «Блю Вингс» и/или повторного вступления во владение. Их стоимость на момент расторжения и/или повторного вступления во владение должна быть, соответственно, намного выше, чем у самолета, который годится только для того, чтобы его разобрали на запасные части.**

*(viii) Противоречие между предшествующей историей и ожиданиями*

- 24.** Объем Работ значительно превысил предыдущие ожидания, а также не соответствовал фактической истории Оспариваемых самолетов:

**24.1** Федеральное ведомство гражданского воздушного флота ФРГ выдало «Блю Вингс» Сертификат эксплуатанта 4 мая 2009 года. Сертификат эксплуатанта может быть выдан только при условии, что авиационная администрация удовлетворена способностью эксплуатанта обеспечить постоянную пригодность к летной эксплуатации.

**24.2** «ПК» инспектировала Оспариваемые самолеты в апреле/мае 2009 года. На совещании, проведенном в Цюрихе 19 мая 2009 года, Пер Вальделоф из «ПК» подтвердил Анатолию Каширскому, Михаилу Суворову и Фолькеру Блау из «Альпстрим», что самолеты были в хорошем состоянии.

**24.3** Программа технического обслуживания «Блю Вингс» для Оспариваемых самолетов на 2010 год предусматривала затраты на техническое обслуживание в сумме около 12 миллионов евро. Кроме того, по состоянию на 31 декабря 2009 года остатки резервного счета на техническое обслуживание «Блю Вингс» составляли 17,96 миллионов долларов США. Резервный счет на техническое обслуживание остался доступным для использования «ПК».

**24.4** Сертификат эксплуатанта «Блю Вингс» был отозван Федеральным ведомством гражданского воздушного флота ФРГ 13 января 2010 года по финансовым, а не по эксплуатационным причинам. 6 из 7 Оспариваемых самолетов до 13 января 2010 года эксплуатировались очень мало. **Из такой эксплуатации можно сделать вывод, что эти 6 самолетов были пригодны к летной эксплуатации и подходили для коммерческой эксплуатации (и не требовали срочного и значительного ремонта).**

**24.5** «ПК» организовал получение нового кредита на финансирование технического обслуживания у «Альпстрим» и ее дочерних компаний и выпустил Резюме условий от 23 февраля 2010 года, предусматривающее новый кредит в сумме 25 миллионов долларов США для погашения задолженности и затрат на техническое обслуживание и восстановление. Это было предназначено для покрытия затрат на работы после получения резерва на техническое обслуживание у «Блю Вингс» в сумме 17,96 миллионов долларов США и обеспечения работ в среднем на 4,8 долларов США по каждому из Оспариваемых самолетов (и на новый восьмой самолет, который должен быть добавлен). Оценочная стоимость включает демонтаж бортовой системы развлечений «ДжетБлю» (что необязательно в случае передачи самолетов самой компании «ДжетБлю»). Затраты на восстановление двигателей оцениваются в сумму 2,9 миллионов долларов США на пару двигателей. Таким образом, общие затраты и затраты на двигатели оцениваются самой компанией «ПК» примерно в половину суммы, которую указывала «ПК» со времени своего письма от 4 марта 2010 года.

**ПРОДАЖА И РАБОТЫ БЫЛИ ПРОВЕДЕНЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТОГО, ЧТОБЫ ОСПАРИВАЕМЫЕ САМОЛЕТЫ БЫЛИ ПЕРЕДАНЫ В АРЕНДУ «ДЖЕТБЛЮ» ИЛИ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ПОБОЧНОГО ДОХОДА ОТ АРЕНДЫ «ДЖЕТБЛЮ»**

25. Истцы ссылаются на параграфы 11С и 11D выше, а также основываются на следующих вопросах:

25.1 Условия аренды «ДжетБлю», указанные в ~~письмах о намерениях~~ ПОН, очевидно обсужденные с «ДЖИИКЭС», которые были суммированы в письме «ПК» от 4 марта 2010 года («ПОН»), были очень невыгодны для предполагаемых арендодателей:

~~25.1.1~~ Арендная плата в размере 179 000 долларов США в месяц намного ниже рыночной ставки 200 000 долларов США или выше. Для самолетов А320 в состоянии, указанном в ПОН, указанная арендная плата по состоянию на март 2010 год составила бы 220 000 долларов США, а в том состоянии, в котором Оспариваемые самолеты были фактически переданы, — 240 000 долларов США или выше.

~~25.1.2~~ Ставки оплаты вместо сумм резерва на техническое обслуживание, которые потребуются от «ДжетБлю» (в конце срока аренды), значительно ниже рыночных стандартов, которые составляют: 16 000 долларов США за проверку, проводимую каждые 6 лет, и 4 000 долларов США за проверку, проводимую каждые 12 лет; 175 долларов США за летный час для деталей двигателя и 32 доллара США за летный час за вспомогательную силовую установку.

25.2 В интервью «Флайтглобал» (Flightglobal), опубликованном 20 мая 2010 года, Дэйв Баргер (Dave Barger), глава «ДжетБлю», заявил, что 7 подержанных самолетов А320 были приобретены на

*«очень выгодных условиях аренды».*

В более позднем интервью «Флайтглобал», опубликованном 23 июля 2010 года, г-н Баргер описал предложение «ДЖИИКЭС», относящееся к подержанным самолетам А320, как

*«очень хорошее финансовое предложение... Даже не сомневайтесь, мы сделаем это».*

25.3 У «ДЖИИКЭС», очень опытного авиационного арендодателя, не было причин закончить согласовать условия ниже рыночных (или для себя, или для ее ассоциированных авиационных компаний) без получения или ожидания соответствующей выгоды.

~~25.4~~ До 2010 года «ДжетБлю» была включена в график «Аэробус Индустри» (Airbus Industrie) для поставок новых самолетов А320. В неизвестную дату до 20 мая 2010 года «ДжетБлю» объявила/подтвердила КНББ (Комиссии по ценным бумагам и биржам) 3 мая 2010 года, что она отерочивает 6 поставок между 2011–12 и 2015 годами и получает 7 подержанных самолетов А320, поставку которых она ожидает «позже в 2010 году». 7 подержанных самолетов А320 должны были быть приобретены «ДжетБлю» у «ДЖИИКЭС», и были Оспариваемыми самолетами.

~~25.5~~ Во все существенные периоды компания «ДЖИИКЭС» имела постоянный интерес к приобретению значительного количества самолетов А320, что подтверждается ее заявлением от 19 июля 2010 года о том, что она подписала твердое обязательство на 60 новых самолетов этого типа в дополнение к существующему парку, состоящему из 185 таких самолетов. Также приходится сделать вывод, что «ДЖИИКЭС» имеет серьезную заинтересованность в как можно скором приобретении новых самолетов А320.

25.6 Действия «ПК» в отношении Оспариваемых самолетов согласуются только с желанием «ПК» обеспечить себе приобретение Оспариваемых самолетов (и тем самым минимизировать конкуренция на аукционе):

**25.6.1** «ПК» не подвергала Оспариваемые самолеты какой-нибудь фактической конкуренции или активному маркетингу во время процесса продажи. Оспариваемые самолеты также не выставлялись на рынок компанией «ДЖИИКЭС».

**25.6.2** Спецификация на подразумеваемые работы, которая была подготовлена «ПК» или от ее имени до аукциона (и направлена в «Альпстрим» 4 мая 2010 года), включала в себя «10-летнюю» проверку. Подавляющее большинство операторов авиакомпаний следуют рекомендациям производителя самолетов Airbus относительно проверки, проводимой каждые 12 лет. «ДжетБлю», однако, имеет собственные правила технического обслуживания, которые, что нетипично, требуют проверки по окончании 10-летнего периода. У «ПК» нет причин прибегать к этой дорогостоящей практике, опережающей стандартную практику, если только предполагаемые операторы не требуют такой практики, и есть большая степень уверенности в том, что эти предполагаемые операторы фактически приобретут Оспариваемые самолеты. Это может произойти только в случае, если «ПК» обеспечила отсутствие независимых участников тендера.

**25.6.3** Если обеспечение Работ было шагом, необходимым для продажи Оспариваемых самолетов, то «ПК», скорее всего, обеспечит их продажу таким образом, чтобы обеспечить выгодность Работ для покупателей, а также для «ПК». На самом деле, «ПК» не предпринимала таких шагов. Если Работы требовались для выгоды заранее определенного конечного пользователя, который приобретет самолеты прямо или косвенно у «ПК», у «ПК» не будет необходимости предпринимать такие шаги.

**25.6.4** Когда компания «Альпстрим» возражала 8 марта 2010 года против условий ПОН как не соответствующих коммерческим принципам и требовала от «ДЖИИКЭС» следовать обязательствам по Договору повторного маркетинга между ней и компаниями-заемщиками, «ПК» немедленно направила уведомления с требованиями от 9 марта 2010 года, после чего 17 марта 2010 года претендовала на обращение взыскание на обеспечение компаний-заемщиков. В результате этого контроль над компаниями-заемщиками перешел от «Альпстрим» и потенциал подачи претензий по Договорам повторного маркетинга, которые могли нарушить договоренности с «ДжетБлю», был также снят.

~~**25.7** В таких условиях, включая крайне неблагоприятные и не соответствующие коммерческим принципам условия аренды «ДжетБлю», также приходится сделать вывод, что существует еще один согласованный мотив для «ДЖИИКЭС» заключить сделки с «ДжетБлю», помимо выгоды, возникающей из самой предлагаемой аренды.~~

**25A.** Побочные выгоды, получаемые при приобретении самолетов компанией «ПК», делающими возможным последующую передачу организациям, аффилированным с «ДЖИИКЭС»:

**25A.1** Содействие и поддержание коммерческих отношений с «ДжетБлю» и/или уклонение от ущерба репутации Ответчиков путем выведения «ДжетБлю» из сделки, что подтверждается электронным письмом от 7 мая 2010 года из «ДЖИИКЭС» в «ПК»; и/или

**25A.2** Уклонение от расчетных убытков «ДЖИИКЭС».

**26.** Соответственно:

**26.1** «ПК» не намеревалась подвергать Оспариваемые самолеты подлинной открытой

конкуренции со стороны покупателей, а вместо этого пожелала обеспечить себе получение права собственности на самолеты с тем, чтобы передать их организациям, ассоциированным с «ДЖИИКЭС», которые, в свою очередь, могут обеспечить передачу их в аренду компании «ДжетБлю».

**26.2** «ПК» не действовала для максимизации прибыли от продажи Оспариваемых самолетов, что было ее обязанностью в качестве кредитора по закладной, а вместо этого действовала так, чтобы позволить своей ассоциированной компании «ДЖИИКЭС» получить побочную выгоду.

**26.3** Мнимое обеспечение прав «ПК» в отношении «АЭЛ» и «Бетастрим» от 17 марта 2010 года было недействительным, так как не имело целью реализации залогового обеспечения.

### **ПРЕТЕНЗИЯ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ПРАВА БЕНЕФИЦИАРА НА САМОЛЕТЫ, МНИМО ПЕРЕДАННЫЕ «АФС»-ПЕРЕДАННЫЕ В АРЕНДУ «ДЖЕТБЛЮ»**

**27.** **Мнимая продажа компаниям «ПК» и «АФС» передача в аренду «ДжетБлю» считается недействительной.**

**27.1** Как установлено выше в параграфе 7, мнимая продажа Оспариваемых самолетов «ПК» считается недействительной. «ПК» не приобрела права собственности на Оспариваемые самолеты и, таким образом, не передавала их компаниям «АФС» «ДЖИИКЭС».

**27.2** **Постольку, поскольку сейчас «ПК» основывается на продаже компаниям «АФС» после аукциона, такая продажа считается недействительной, как установлено выше в параграфе 7А. В свою очередь, «ДЖИИКЭС» не передавала прав собственности «ДжетБлю».**

**27.3** По причине заинтересованности в возвращении по праву справедливости Истцы получают право потребовать от «ПК» предпринять все необходимые шаги для восстановления собственности в рамках соответствующих закладных компаниям-заемщикам и в дальнейшем действовать в соответствии с этими закладными.

~~**28.** В качестве альтернативы параграфу 27, в результате вопросов, разрешенных выше в параграфах 11–26:~~

~~**28.1** «ПК» действовала в нарушение обязательств при приобретении Оспариваемых самолетов:~~

~~**28.2** Последующая передача «ДЖИИКЭС» и передача в аренду «ДжетБлю», вытекающие из приобретения права собственности компанией «ПК»:~~

~~**28.3** «ДжетБлю» была уведомлена, что действия «ПК», вероятно, нарушают ее обязательства в качестве кредитора по закладной:~~

~~**28.3.1** Условия аренды «ДжетБлю» оговаривались до приобретения права собственности «ПК» и, таким образом, очевидно были мотивацией для приобретения компанией «ПК»:~~

~~**28.3.2** Условия аренды «ДжетБлю» были крайне благоприятными для «ДжетБлю», включая ставки ниже рыночных и иные преимущества, и об этом было известно «ДжетБлю». Повторяются параграфы 28.1–28.2.~~

~~**28.3.3** Если лежащая в основе последующая аренда была по ставкам ниже коммерческих, маловероятно, что цена приобретения была наилучшей~~

~~обоснованно получасмой ценой.~~

~~28.3.4 — Кроме того и в любом случае, существовало побочное преимущество для «ПК» и/или «ДЖИИКЭС», которое по своей природе не максимизировало экономическую выгоду от заложенных активов должника по закладу всех сторон, заинтересованных в возврате по праву справедливости, а вместо этого предоставляло частную выгоду только кредитору по закладной и его ассоциированной компании.~~

~~28.4 — Соответственно, «ДжетБлю» не является покупателем по цене уведомления, а аренда «ДжетБлю» должна быть отменена.~~

## ДЕЛИКТНЫЕ ИСКИ

28A. «ДЖИИКЭС» побудила «ПК» действовать (или добилась того, чтобы «ПК» действовала) в нарушение своих объективных обязательств по отношению к Истцам, либо «ДЖИИКЭС» вмешалась в бизнес Истцов незаконными средствами, а именно, побуждая «ПК» действовать (или добиваясь того, чтобы «ПК» действовала) в нарушение своих объективных обязательств по отношению к компаниям-заемщикам.

28A.1 «ДЖИИКЭС», в целом, контролировала или, по крайней мере, оказывала влияние на стратегию «ПК» в отношении Оспариваемых самолетов. Истцы ссылаются на параграф 11D.

28A.2 «ДЖИИКЭС» оказывала содействие на «ПК», осуществляя активный ремаркетинг самолетов А320 компании «Келус», и, напротив, не делала ничего для продажи Оспариваемых самолетов, несмотря на свой опыт и положение в отрасли, и отсутствие опыта у «ПК» в покупке и продаже самолетов. Это противоречие было очевидным как для «ДЖИИКЭС», так и для «ПК».

28A.3 Во внутренней переписке не было предоставлено никаких объяснений решению о продаже Оспариваемых самолетов на аукционе, или сроках, или бездействию «ДЖИИКЭС» (и не привлечению каких-либо независимых специалистов по ремаркетингу), и не существовало оценки возможного влияния на достижимую цену по сравнению с частной продажей.

28A.4 Деклан Келли из «ДЖИИКЭС» направил электронное письмо Райану Шретеру (Ryan Schroeter), директору Финансово-казначейского отдела «ДжетБлю», от 13 апреля 2010 года, в котором указывалось, что *«процесс взыскания требует от нас выставления самолетов на аукцион, запланированный на середину мая; не ожидается, что кто-либо перебьет цену «ПК».*

28.5 Майкл Кридберг, руководитель «ДЖИИКЭС», указал в электронном письме от 7 мая 2010 года (на полные условия которого Истцы сошлутся на суде), что *«если покупатель предложит больше минимальной цены, это нас устроит», но строго предупредил руководителей «ПК», что они не должны предлагать финансирование заявок цены в отношении Оспариваемых самолетов. Как свидетельствует это электронное письмо, «ДЖИИКЭС» добились от «ПК» уклонения от каких-либо активных шагов по достижению наилучшей цены на Оспариваемые самолеты, которая могла бы быть выше чистой минимальной цены, указанной в объявлении о продаже через аукцион.*

28A.6 Также приходится сделать вывод, что и «ДЖИИКЭС», и «ПК» были хорошо осведомлены о следующих вопросах:

(a) базовая структура сделок, включающих Оспариваемые самолеты и Самолеты компании «Келус»;

- (b) «ПК» имела юридические обязательства по обеспечению наилучшей цены на заложенные активы. Эти обязательства были очевидны для опытной авиационной финансовой компании и опытного арендодателя;
- (c) в процессе ведения дел в отношении маркетинга (или отсутствия маркетинга) и продажи Оспариваемых самолетов «ПК» не выполняла указанные обязанности, или, по крайней мере, рисковала не делать этого. Этот вывод можно сделать, в частности, **из (1) очень сильного коммерческого требования внутри «ДЖИИКЭС» продвигать аренду Оспариваемых самолетов компании «ДжетБлю», (2) необъяснимой неспособности использовать «ДЖИИКЭС» для маркетинга Оспариваемых самолетов для продажи (в отличие от действий, предпринятых в отношении Самолетов компании «Келус»), (3) препятствование «ДЖИИКЭС» каким-либо активным шагам «ПК», направленным на облегчение продажи, о чем свидетельствует электронное письмо Кридберга в «ПК» от 7 мая 2010 года, и (4) неспособность «ПК» предпринять какие-либо такие шаги;**
- (d) цена, которую «ПК» могла предложить в качестве утвержденной «ДЖИИКЭС», должна была быть ниже рыночной цены. 17 мая 2010 года, непосредственно перед аукционом, «ДЖИИКЭС» и «ПК» посчитали, что существует вероятность того, что на торгах будут три других покупателя, включая «Альпстрим», и что существует высокая вероятность того, что «Альпстрим» предложит цену в размере 25 миллионов долларов США за самолет, что превышает максимальную цену «ПК». Ответчики предполагали, что в интересах «Альпстрим» будет получить Оспариваемые самолеты по этой цене и таким образом, так как ее рыночная цена будет больше, чем предложит «ПК»;
- (e) по самой своей природе неспособность со стороны «ПК» предпринять разумные шаги для получения наилучшей цены могла нанести ущерб любому лицу с остаточным интересом в Оспариваемых самолетах и/или в залогах по ним, а также компаниям-заемщикам. (Это были Истцы, или они включали в себя Истцов, хотя знание их личности или природы их интереса не требуется для установления деликтной ответственности).
- 28A.7** Вероятно, что один или несколько старших руководителей «ДЖИИКЭС» знали о вопросах, кратко описанных выше в параграфе 28A.6. Истцы не уверены, каким лицам в «ДЖИИКЭС» это было известно, но установление личности таких лиц Истцами и не является необходимым для целей их дела при условии, что существует вероятность, что такое лицо было одно или их было несколько. Без ограничения вышесказанного, эти лица, возможно, включали (1) Вирджилию Фокс и/или (2) Майкла Кридберга и/или (3) Нормана Лиу. Истцы основываются на: тесном вовлечении Фокс в сделку, начиная не позднее, чем с 11 января 2010 года и далее; на постоянном участии Кридберга примерно с того же самого времени, его электронном письме от 7 мая 2010 года и его участии в разговорах по телефону с Фокс, «ПК» и другим персоналом «ДЖИИКЭС» в течение недели после 10 мая 2010 года; и на руководящей должности Нормана Лиу, его признании пристального интереса к Оспариваемым самолетам в конце января 2010 года, электронном письме Кридберга от 5 февраля 2010, на выводе из электронного письма Кридберга от 7 мая 2010 года о том, что Лиу проявляет пристальный интерес к результату сделки и к приобретению компанией «ДжетБлю» Оспариваемых самолетов, а также на прямой подчиненности Кридберга Лиу.
- 28A.8** Нильс Халлерстром и/или Кристоф Боброн из «ПК» были тесно вовлечены в сделки с Оспариваемыми самолетами, это можно заключить, зная о вопросах, суммированных выше в параграфах 28A.6.
- 28A.9** Соответственно, и «ДЖИИКЭС», и «ПК» планировали, что «ПК» не должна выполнять указанные обязательства, или, в качестве альтернативы, пренебрегла ими и продолжала с безразличием относиться к исполнению или неисполнению их компанией

«ПК».

**29.** В дальнейшем или в будущем **Ответчики вступили в сговор с целью нанести ущерб бизнесу Истцов незаконными методами и с намерением нанести ущерб Истцам.**

### Подробности

**29.1** Истцы повторяют параграфы 1-278, приведенные выше.

**29.2** Выполнение предложенной передачи в лизинг компании «ДжетБлю» потребовало, чтобы «ПК» и; **«ДЖИИКЭС» и «ДжетБлю» действовали согласованно, «ПК» обеспечивала наличие Оспариваемых самолетов, а «ДЖИИКЭС» действуя в качестве арендодателя, организуя лизинг для «ДжетБлю» через «Уэллс Фарго» в качестве доверительного собственника для компаний «АФС», которые контролировала «ДЖИИКЭС», а «ДжетБлю» действовала в качестве арендатора, и по договоренности и с предоставлением побочной выгоды «ПК»/«ДЖИИКЭС», как установлено выше.**

**29.3** Указанные действия Ответчиков включали в себя незаконные средства. В частности, «ДЖИИКЭС» действовала **без полномочий и/или в нарушение своих обязательств по Договору повторного маркетинга, указанному выше, и/или «ПК» действовала в нарушение своих справедливых обязательств.**

#### «ДЖИИКЭС» действовала незаконно:

**(1)** согласовав условия, содержащиеся в ПОН, с «ДжетБлю» ниже рыночных ставок (как установлено выше) и/или организовав лизинг не в интересах компаний-заемщиков, но в интересах «ДЖИИКЭС» или ассоциированных компаний;

**(2)** организовав условия лизинга для «ДжетБлю»:

**(a)** до согласованного вступления в силу Договора повторного маркетинга для самолетов с серийным номером производителя 1257 и 1464 15 марта 2010 года и/или

**(b)** для целей, отличных от целей, разрешенных Договором повторного маркетинга, которые ограничивались созданием и управлением новыми лизингами между компаниями-заемщиками и новыми арендаторами (или промежуточными лизингами в цепочке, включающей компании-заемщики), и/или

**(c)** после того, как Договора повторного маркетинга в целом перестали применяться, так как компании-заемщики перестали быть владельцами Оспариваемых самолетов или, ожидалось, что они перестанут быть таковыми (как далее установлено в параграфе 14 Ответа);

**(3)** обеспечив проведение Работ в тех же условиях, которые установлены выше в п. (2) и/или при обстоятельствах, которые не были предусмотрены положениями Договора повторного маркетинга, на который имеется ссылка в Ответе 6(b) Дальнейшей информации «ДЖИИКЭС» от 20 марта 2012 года;

**(4)** кроме того, постольку, поскольку проведение Работ было обеспечено до расторжения или прекращения срока действия Договора повторного маркетинга, «ДЖИИКЭС» также действовала в нарушение Договора повторного маркетинга, так как работы были необоснованными и/или

излишними по сравнению с тем, что было необходимо или обоснованно для максимизации денежных потоков компаний-заемщиков.

29.4 Ответчики намеревались нанести ущерб Истцам, и кроме того, им было безразлично, каков будет результат такого ущерба, так как:

29.4.1 их план включал в себя выгоду для «ДЖИИКЭС», которая не отражалась в арендной плате или в других условиях предлагаемого лизинга, организованного «ДЖИИКЭС» в качестве арендодателя, и, соответственно, не существовала как часть прибыли от продажи Оспариваемых самолетов, которая должна была быть использована для целей аннулирования залладных; и/или

29.4.2 по своей природе их план требовал, чтобы Оспариваемые самолеты не были полностью и реально выставлены на рынок потенциальных покупателей, после чего должны были быть выполнены широкомасштабные работы, которые не требовались для целей маркетинга самолетов;

29.4.3 «ПК» было известно об интересах Истцов в структуре сделки, указанной выше. «ДЖИИКЭС» в течение всего времени работала в тесном контакте с «ПК» и должна была знать о природе интересов Истцов. «ДжетБлю» должна была знать в общих чертах о том, что «НК» получала контроль над Оспариваемыми самолетами в результате договоренностей о залогах и, таким образом, должна была понимать, что будут существовать должники по залладным и/или другие лица, заинтересованные в возмещении по праву справедливости, чьим интересам будет нанесен ущерб, если «НК» не сможет получить лучшую цену за продаваемые активы.

30. Кроме того, по вышеуказанным причинам Ответчики вмешались в бизнес Истцов незаконными методами и с намерением нанести ущерб Истцам.

31. Из-за противоправных деяний Ответчиков был нанесен ущерб компании «Альфастрим».

### Подробности

31.1 Если бы не было этих противоправных деяний, Оспариваемые самолеты были бы проданы по рыночной цене в их существующем состоянии по окончании срока лизинга, и/или при повторном вступлении во владение, или по их рыночной стоимости по состоянию на 18 мая 2010 года в дорабочем состоянии. Также если бы не было этих противоправных деяний, Оспариваемые самолеты были бы проданы по рыночной цене в состоянии, в котором «ПК» намеревалась выставить их на продажу. Повторяется параграф 13.

31.2 Как указано выше в параграфе 4.2.2, остаточная прибыль от продажи Самолетов компании «Келус», подлежащая выплате «Альфастрим» в качестве субординированного кредитора в отношении этих самолетов, была бы сокращена на любую сумму, подлежащую выплате «ПК» в отношении Оспариваемых самолетов после реализации прибыли от Оспариваемых самолетов.

31.3 По причинам, указанным выше в параграфе 31.1, остаточная прибыль от продажи Самолетов компании «Келус», подлежащая выплате «Альфастрим» в качестве субординированного кредитора, была бы сокращена на сумму около 40 миллионов долларов США, или же — на 24,5–34,5 миллионов долларов США, по причине указанных неправомерных действий. Соответственно, компании «Альфастрим» был нанесен ущерб в размере таких сумм.

## **ИСК ОБ ОСТАНОВКЕ СВОПА**

32. В качестве части сделки, описанной выше в параграфе 3.1, «АЭЛ» и «ПК» заключили кредитный договор от 3 сентября 2007 года (Кредитный договор от 2007 года), в соответствии с которым «АЭЛ» выбрала применение к своим ссудам фиксированной процентной ставка, а не плавающей ставки.
33. В результате выбора «АЭЛ», «ПК» потребовалось получить котировки от приемлемых для нее контрагентов по этой фиксированная процентной ставка в форме свопа на процентную ставку. Наилучшая котировка стала Фиксированной ставкой, как это определено в Кредитном договоре от 2007 года.
34. От «ПК» не требовалось заключать какой-либо сделки на своп на процентную ставку, и она этого не сделала. Вместо этого, в соответствии с условиями Кредитный договор от 2007 года, считалось, что «ПК» заключила сделку своп по применимой Фиксированной ставке.
35. В связи с невыполнением своих обязательств «АЭЛ», «ПК» получила право на платежи Сумм за остановку свопа (как это определено в Кредитном договоре от 2007 года). При расчете Суммы за остановку свопа от «ПК» потребовалось, в связи с Кредитным договором от 2007 года, использовать процедуру, установленную в Форме свопа, которая является договором об обмене процентными ставками по форме Международной ассоциации свопов и деривативов (Генеральное соглашение Международной ассоциации свопов и деривативов (мультивалютное трансграничное)), опубликованной в 1992 году, с изменениями, стандартные условия которого включены по ссылке в Кредитный договор от 2007 года. В целом от «ПК» потребовалось получить «рыночные котировки» от четырех ведущих «опорных организаторов торговли», после чего отбросить самую низкую и самую высокую из полученных котировок вывести среднее арифметическое из оставшихся, в зависимости от количества предоставленных котировок. Истцы будут ссылаться на Кредитный договор от 2007 года и полные действующие условия Международной ассоциации свопов и деривативов.
36. В соответствии с Заявлением о задолженности, предоставленным «ПК», «ПК» требует следующие суммы путем Сумм за остановку свопа в отношении каждого из самолетов («Требуемые суммы за остановку свопа»):

<b>Самолет</b>	<b>Требуемая сумма за остановку свопа</b>
<b>1240</b>	<b>1 952 508,67</b>
<b>1257</b>	<b>1 952 508,67</b>
<b>1546</b>	<b>2 022 087,29</b>
<b>1557</b>	<b>2 022 087,29</b>
<b>1650</b>	<b>2 022 087,29</b>
<b>Итого</b>	<b>9 971 279,21</b>

37. Несмотря на запросы, «ПК» не смогла предоставить какие-либо удовлетворительные объяснения того, как были получены Требуемые суммы за остановку свопа в соответствии с Формой свопа или иным образом, и, в частности, не предоставила каких-либо «рыночных котировок» или каких-либо сведений об «Опорных организаторах торговли».
38. Соответственно, Истцы имеют право на (1) отчет о расчетах «ПК» для получения Требуемых сумм за остановку свопа и, если этот расчет не соответствует условиям Формы свопа, декларацию о том, каким должен быть результат этих расчетов, или порядок выполнения этих

расчетов; и (2) соответствующую корректировку закладного счета и счетов депозитарно-клиринговой компании.

## СРЕДСТВА ПРАВОВОЙ ЗАЩИТЫ

Истцы имеют право на:

*По параграфам 7–8 и 27*

(1) Объявление о том, что: (а) мнимая продажа Оспариваемых самолетов от 18 мая 2010 года была недействительной; (b) все последующие мнимые передачи или лизинга интересов бенефициаров в Оспариваемых самолетах компаниям «АФС» были недействительными; (2) все необходимые и косвенные процедуры для обеспечения интересов бенефициаров в Оспариваемых самолетах восстановлены для контроля «ПК», для обращения в соответствии с условиями соответствующих закладных; и (3) процедура кредитования закладного счета и счетов депозитарно-клиринговой компании в отношении каких-либо убытков, вызванных недействительностью продажи, и/или неполучением наилучшей обоснованно получаемой цены при продаже стороне, отличной от «ПК», и/или для возмещения убытков и справедливой компенсации в отношении их; (4) процедура кредитования закладного счета и счетов депозитарно-клиринговой компании любыми суммами, получаемыми «ПК» от «АФС» «ДЖИИКЭС», или «ДЖИИКЭС» «АФС» от «ДжетБлю», в результате признания недействительности.

*По параграфам 9–26 и 28*

(2) Заявление о том, что продажа Оспариваемых самолетов 18 мая 2010 года была проведена с нарушением обязательств;

(2А) Заявление о том, что «ПК» не имела права относить затраты, понесенные в связи с выполнением Работ, на закладной счет;

(3) Отчет по всем списаниям и/или зачислениям на закладных счетах и/или счетах депозитарно-клиринговой компании, возникших из убытков, которые потерпели Истцы в результате нарушения обязательств «ПК», разницу между чистыми суммами, реализованными «ПК» в отношении Оспариваемых самолетов, и суммами, которые должны были быть привлечены в результате продажи Оспариваемых самолетов по рыночной стоимости, и/или если бы «ПК» относила затраты только на санкционированные и обоснованные работы на закладные счета, или другие суммы, которые Суд посчитает справедливыми; и порядок соответствующей корректировки закладных счетов и счетов депозитарно-клиринговой компании ;

(4) Кроме того, убытки или справедливую компенсацию за нарушение компанией «ПК» справедливых обязательств, и/или запрос о выгоде, полученной «ПК» и «ДЖИИКЭС» от продажи и вследствие продажи Оспариваемых самолетов на аукционе и последующих сделок, и/или порядок кредитования закладного счета и счетов депозитарно-клиринговой компании соответственно в отношении убытков, понесенных Истцами и/или выгоды, полученной Ответчиками;

(5) Кроме того, и по выбору Истцов, порядок отмены продаж, осуществленных 18 мая 2010 года, и порядок отмены последующих передач от «ПК» в компании «АФС» «ДЖИИКЭС» и передачи лизинга от «ДЖИИКЭС» компании «ДжетБлю»;

*По параграфам 25–26*

(6) Заявление о том, что «ПК» не имела права навязывать ипотечный залог акций в отношении «АЭЛ» и залог акций в отношении «Бетастрим», и (2) порядок возврата этих акций в «Альпстрим» и «Альпстрим Мальта» и возврата Оспариваемых самолетов в

«АЭЛ» и «Бетастрим»;

(7) Отчет по всем суммам, подлежащим выплате по соответствующим залогам;

*По параграфам 29–31*

(8) Обязательства из причинения вреда;

*По параграфам 32–38*

(9) Заявление по Требуемым суммам за остановку свопа, подлежащим должной выплате по Кредитному договору от 2007 года; порядок расчета сумм, подлежащих выплате в соответствии с условиями такого договора; и порядок выплаты или зачисления любых сумм, которые не были выплачены или зачислены;

*В целом*

(10) Все необходимые и косвенные процедуры.

(11) Проценты в соответствии с Судом справедливой юрисдикции и/или в соответствии с разделом 35А Закона «О Высших судах» от 1981 года на суммы, затребованные по настоящему иску по такой ставке (включая сложные проценты) и за такие периоды, которые Суд считает необходимыми.

ЧАРЛЬЗ БЕАР К.С. (CHARLES BÉAR Q.C.)  
ДЖЕЙМС КАТРЕСС (JAMES CUTRESS)  
ЧАРЛЬЗ БЕАР К.С.  
ДЖЕЙМС КАТРЕСС  
АЛЕКС БАРДЕН (ALEX BARDEN)  
ЧАРЛЬЗ БЕАР К.С.  
ДЖЕЙМС КАТРЕСС  
АЛЕКС БАРДЕН

#### ЗАЯВЛЕНИЕ О ДОСТОВЕРНОСТИ СВЕДЕНИЙ

Насколько мне известно, факты, содержащиеся в настоящем заявлении по существу спора, являются верными:

Подпись.....  
Имя.....  
Должность.....  
За и от имени «Альпстрим АГ»  
Дата.....

Подпись.....  
Имя.....  
Должность.....  
За и от имени «Альпстрим Эвийшн Мальта Лимитед»  
Дата.....

Подпись.....  
Имя.....  
Должность.....  
За и от имени «Си-Ай-Эс Интерфинком АГ»  
Дата.....

Подпись.....

Имя.....  
Должность.....  
За и от имени «Альфастрим Лимитед»  
Дата.....

**ВЫСОКИЙ СУД ПРАВОСУДИЯ**  
**ОТДЕЛЕНИЕ КОРОЛЕВСКОЙ СКАМЬИ**  
**АРБИТРАЖНЫЙ СУД**

**МЕЖДУ:-**

- (1) «АЛЬПСТРИМ АГ»  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с  
законодательством Швейцарии)
- (2) «АЛЬПСТРИМ ЭВИЕЙШН МАЛЬТА ЛИМИТЕД»  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с  
законодательством Мальты)
- (3) «СИ-АЙ-ЭС ИНТЕРФИНКОМ АГ»  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с  
законодательством Швейцарии)
- (4) «АЛЬФАСТРИМ ЛИМИТЕД»  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с  
законодательством Мальты)

**Истцы**

- и**
- (1) «ПК ЭЙРФАЙНЕНС САРЛ»  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с  
законодательством Люксембурга)
- (2) «ДЖИИ КЭПИТАЛ ЭВИЕЙШН СЕРВИСЕЗ  
ЛИМИТЕД»  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с  
законодательством Ирландии)
- (3) «ДЖЕТБЛЮ ЭЙРВЭЙЗ КОРПОРЕЙШН»  
(компанией, зарегистрированной в соответствии с  
законодательством Соединенных Штатов  
Америки)

**Ответчики**

---

**проект/ВНОВЬ ИЗМЕНЕННЫЕ ИСКОВЫЕ**  
**ТРЕБОВАНИЯ**

---

«Берд энд Берд ЛЛП»  
ЕС4А 1JP  
Лондон  
Феттер-Лейн 15

Тел.: 020 7415 6000  
Исх. №: RJS/SJS/NRCHO.0003

Поверенные Истцов