



DOM

Afsagt den 4. december 2013 i sagerne nr.

BS SKSk-1292/2012:

Nordic Aviation Capital A/S

Stratusvej 12

7190 Billund

mod

Cimber Sterling A/S u/konkurs

Lufthavnsvej 2

6400 Sønderborg

og

Cimber Air-Leasing A/S u/konkurs

Lufthavnsvej 2

6400 Sønderborg

og

BS SKSk -1301/2012

Regional One Ltd

6464 NE 4 th Court

Miami Fl 33138

USA

mod

Cimber Sterling A/S u/konkurs

Lufthavnsvej 2

6400 Sønderborg

og

Cimber Air-Leasing A/S u/konkurs

Lufthavnsvej 2

6400 Sønderborg

og

BS SKSk-1302/2012

Willis Finance Coporation

773 San Martin Drive

Suite 2215

Novato CA 94998
og
Lufthansa Technik Aero Alzey GmbH
Rudolf Diesel Str. 10
55232 Alzey
Tyskland

mod

Cimber Sterling A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg
og
Cimber Air-Leasing A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg

og

BS SKSk -1303/2012

Magellan Aircraft Services LLLP
2345 B Township Road
Charlotte NC 28273
USA

mod

Cimber Sterling A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg
og
Cimber Air-Leasing A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg

og

BS SKSk-1304/2012

Willis Lease Finance Corporation
773 San Marin Drive
Suite 2215
Notato CA 94998
USA

og

Vector Aerospace Engine Servicees -Atlantic Inc.

Summerside
800 Aerospace Blvd
Hangar 8, Selmon Park PE
Canada CoB 2Ao

mod

Cimber Sterling A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg
og
Cimber Air-Leasing A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg

og

BS SKSk-1306/2012

Magellan Aviation Services Limited
Unit 1011 Distribution Centre
Shannon Free Zone Co .Clare
Ireland
og
Standart Aero Limited
33 Allen Dyne Road
Winnipeg Manitoba
Canada R3H1A1

mod

Cimber Sterling A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg
og
Cimber Air-Leasing A/S u/konkurs
Lufthavnsvej 2
6400 Sønderborg

Sagernes baggrund og parternes påstande

Under disse sager, der er anlagt imedfør af konkurslovens § 133, har:

Sagsøgeren Nordic Aviation Capital A/S i BS 1292/2012 nedlagt påstand om:

- at de sagsøgte tilpligtes at anerkende, at sagsøger har ejendomsretten til 3 stk. CF34-3B1 flymotorer med serienumrene GE-E-807066C, GE-E-807233C og GE-E-807238C.

og

Sagsøgeren Regional One Ltd. i BS 1301/2012 har nedlagt påstand om:

- at sagsøgte tilpligtes in solidum at anerkende, at sagsøgeren har et separatistkrav til flymotoren 872326 og således, at denne skal udleveres til sagsøgeren

og

Sagsøgerne Willis Lease Finance Corporation og Lufthansa Technik Aero Alzey GmbH i BS 1302/2012 har nedlagt påstand om:

- at Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes at anerkende Willis Lease Finance Corporations og Lufthansa Technik Aero Alzey GmbHs separatistkrav vedrørende en flymotor af typen PW124B med serienummer 124548, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82, og registreret under gældbogsnummer 1394-1 i Cimber Sterling A/S under konkurs og under gældbogsnummer 12-1 og 9 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs.

og

Sagsøgeren Magellan Aircraft Services LLLP i BS 1303/2012 har nedlagt påstand om:

- at Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes at anerkende Magellan Aircraft Services LLLP's separatistkrav vedrørende en flymotor af typen CF34-3B1 med serienummer 872366, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under

gældbogsnummer 1393 i Cimber Sterling A/S under konkurs og
gældbogsnummer 11 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs.

og

Sagsøgerne Willis Lease Finans Corporation og Vector Aerospace Engine Services - Atlantic Inc. har i BS 1304/2012 nedlagt påstand om:

- at Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes at anerkende Willis Lease Finance Corporations og Vector Aerospace Engine Services - Atlantic Inc's separatistkrav vedrørende en flymotor af typen PW 124B med serienummer 124530, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under gældbogsnummer 1394-2 i Cimber Sterling A/S under konkurs og under gældbogsnummer 12-2 og 1-1 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs

og

Sagsøgerne, Magellan Aviation Services Limited og Standard Aero Limited i BS 1306/2012 har nedlagt påstand om:

1. at Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes at anerkende Standard Aero Limiteds separatistkrav vedrørende en flymotor af typen CF 43-b1 med serienummer 872170, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under gældbogsnummer 1394-3 og 2121-1 i Cimber Sterling A/S under konkurs og under gældbogsnummer 12-3 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs
2. at Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes at anerkende Magellan Aviation Services og Standard Aero Limiteds separatistkrav vedrørende en flymotor af typen PW124B med serienummer 124515, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under gældbogsnummer 1392-1 og 2121-2 i Cimber Sterling A/S under konkurs under gældbogsnummer 10-1-7-2 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs.

De sagsøgte påstand er frifindelse overfor alle de rejste krav.

Oplysningerne i sagerne

Twisten i alle sagerne har i det store hele angået spørgsmålet om, hvorvidt et

leasingselskabs ejendomsret til en leaset flymotor, der med leasingselskabets vidende er monteret i et luftfartøj, ek스팅veres i medfør af bestemmelsen i Flyregistreringsloven § 22, jfr. konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer af 19-06-1948 Artikel XVI (bek. nr. 9 af 25-01-1965), ud fra et princip om absolut integration, eller om leasingselskabet kan vindicere flymotoren, i medfør af leasingkontraktens bestemmelser om, at ejendomsretten tilkommer udlejer.

Flyregistreringslovens § 22 er sålydende:

"De i §§ 2 og 5 omhandlede rettigheder omfatter tillige det i luftfartøjet anbragte tilbehør, herunder motorer, propeller, radioudstyr, instrumenter samt tilbehør af den nævnte art som er midlertidigt adskilt fra luftfartøjet.

Stk. 2. Særlige rettigheder kan ikke stiftes eller forbeholdes med hensyn til sådant tilbehør eller sådanne dele af et luftfartøj som omhandles i stk. 1."

Artikel XVI er sålydende:

"For så vidt angår denne konvention skal ordet "luftfartøj" indbefatte skroget, motorer, propeller, radioapparater og alle andre genstande, der skal tjene til at benyttes i luftfartøjet, hvad enten de er indføjede i dette eller midlertidigt adskilt fra det."

Af betænkning nr. 180/1957 angående en lovgivning om registrering af rettigheder over luftfartøjer fremgår bla. på:

side 16, at "Luftfartøjer undergår normalt ret væsentlige forandringer i løbet af deres levetid ved udskiftning af motorer og andre dele".

side 18, at "Når bestemmelsen som hovedregel opstiller krav om, at tilbehøret skal være "anbragt" i luftfartøjet, er dette ikke ensbetydende med, at en enkelt tilbehørsgenstand befinder sig i luftfartøjet. Det må normalt kræves, at den er bragt i en vis nærmere forbindelse med dette, således at f.eks. løse puder, tæpper, service etc. ikke omfattes af tilbehørsbegrebet."

side 18/19, at "I lighed med, hvad der gælder om rettigheder over faste ejendomme og skibe, lader forslaget rettigheder over luftfartøjer omfatte et vist tilbehør til disse -- --- Tilbehørsbegrebet undergår imidlertid en vis udvidelse ved også at omfatte sådanne genstande, som vel efter deres art falder ind under tilbehørsbegrebet, men midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet for senere at skulle anbringes i dette. Formuleringen af den pågældende bestemmelse i konventionen giver imidlertid anledning til tvivl om, hvad der gælder i tilfælde af, at en tilbehørsgenstand midlertidigt er fjernet og erstattet af en anden, hvilket navnlig er praktisk ved reparation af en motor. Det må formentlig antages, at det er den midlertidigt fjernede genstand, som

omfattes af rettigheder over luftfartøjet, og ikke den til erstatning anbragte - om identifikationsvanskeligheder vil der normalt ikke blive tale - og reglen i paragraffens sidste stykke om udelukkelse af ejendomsforbehold og lignende rettigheder med hensyn til tilbehørsgenstande må derfor forstås med den begrænsning, at der ikke kommer til anvendelse på tilbehørsgenstande, som midlertidigt er anbragt til erstatning af genstande, som omfattes af rettighederne over luftfartøjet".

side 20 "at der i sådanne tilfælde, i hvert fald indenfor visse grænser, må anerkendes mulighed for ekstinktive erhvervelser synes indlysende. Dette gælder først og fremmest, hvor f.eks. en motor eller propel er anvendt til reparation af et fremmed luftfartøj, som er selvstændigt behæftet, idet reglen i § 22 stk. 1, i sådanne tilfælde vil være til hinder for, at den på den pågældende reservedel hidtil hvilende panteret kan anerkendes som stadig bestående."

Om sagens nærmere omstændigheder, er det i BS 1292/2012 om motor 807066 oplyst, at motor nr. 807066 i 2007 blev udleaset fra sagsøgeren (NAC) til Cimber Sterling A/S sammen med flyet OY-RJC. Motor nr. 807066 blev den 12-11-2009 afmonteret OY-RJC, og den 23-04-2010 påmonteret et andet fly OY-RJE, leaset af Cimber hos NAC. Den 11-04-2011 blev motor 807066 afmonteret OY-RJE og samme dag påmonteret flyet OY-RJD, der ligeledes af Cimber var leaset hos NAC. Den 30-03-2012 blev motor 807066 afmonteret OY-RJD og samme dag påmonteret flyet OR-RJJ, ejet af Cimber Air-Leasing A/S og pantsat til 3. mand. Ved konkursens indtræden den 03-05-2012 sad motor nr. 807066 på OY-RJJ, uden at have været monteret på andre fly end de angivne.

Om sagens nærmere omstændigheder, er det i BS 1292/2012 om motor 807233 oplyst, at motor nr. 807233 i 2007 blev udleaset fra sagsøgeren (NAC) til Cimber Sterling A/S sammen med flyet OY-RJE. Motor nr. 807233 blev den 03-06-2009 afmonteret OY-RJE og den 02-06-2010 påmonteret et andet fly OY-RJD, leaset af Cimber hos NAC. Den 07-03-2011 blev motor 807233 afmonteret OY-RJD og samme dag påmonteret flyet OY-RJG, ejet af Cimber Air-Leasing A/S og pantsat til 3. mand. Ved konkursens indtræden den 03-05-2012 sad motor nr. 807233 på OY-RJG, uden at have været monteret på andre fly end de angivne.

Om sagens nærmere omstændigheder, er det i BS 1292/2012 om motor 807238 oplyst, at motor nr. 807238 i 2007 blev udleaset fra sagsøgeren (NAC) til Cimber Sterling A/S sammen med flyet OY-RJF. Motor nr. 807238 blev den 19-05-2008 afmonteret OY-RJF og genmonteret samme fly den 04-09-2008. Motor 807238 blev atter afmonteret OY-RJF den 24-02-2011, og den 25-02-2011 monteret på flyet OY-RJE, der af Cimber var leaset fra sagsøger (NAC). Den 29-03-2012 blev motor 807238 afmonteret OY-RJE og samme dag påmonteret flyet OR-RJJ, ejet af Cimber Air-

Leasing A/S og pantsat til fordel for 3. mand. Ved konkursens indtræden den 03-05-2012 sad motor 807238 på OY-RJJ, uden at have været monteret på andre fly end de angivne.

Det fremgår af oplysningerne i sagen BS 1292/2012, at lejekontrakterne fra 2007 med NAC som udlejer, oprindeligt var på 60 måneder og senest blev forlænget den 20-04-2012 til den 07-05-2012. Det fremgår endvidere af lejekontrakterne vedrørende alle 3 fly, at Cimber, som lejer af flyene, var berettiget til at fjerne motorene fra de fly, som motoren var leveret sammen med, og placere motoren på et andet fly som blev opereret af Cimber, under forudsætning af, at Cimber til udlejer månedligt indberettede brug af motor og aktuel placering af samme. Cimber skulle i tilfælde af fjernelse af en motor fra et af de tre fly, indenfor 90 dage indsætte en anden tilsvarende motor i det fly som motoren fjernes fra. Det fremgår endelig, at ejendomsretten til alle "parts", som af Cimber er og bliver monteret på flyet tilkommer leasinggiver, og at disse er underlagt leasingaftalen.

Det fremgår endvidere af oplysningerne i sagen BS 1292/12, at Cimber Air-Leasing A/S i forbindelse med de 3 motorers flytning fra fly tilhørende NAC til fly tilhørende Cimber Air-Leasing A/S som flyejere har afgivet frafald af rettigheder over motorene (såkaldte "anerkendelsesbreve"), men at disse erklæringer ikke er tiltrådt af pantgiverne i flyene. Det fremgår endeligt af leasingkontrakterne, at ejendomsretten til de tre fly og en hver del heraf tilkommer udlejer.

Om sagens nærmere omstændigheder, er det i BS 1301/2012 om motor nr. 872326 oplyst, at der mellem sagsøgeren Regional One (One) og Cimber Sterling A/S den 19-03-2012 blev indgået aftale om udleje af motor 872326 for en periode af 6 måneder, med automatisk forlængelse en måned af gangen, indtil leasingkontrakten opsiges. Det fremgår af lejekontrakten, at ejendomsretten til motorer til enhver tid tilkommer udlejer, og at lejer, såfremt han monterer motorene på et fly, hvorover 3. mand har rettigheder er forpligtet til at fremskaffe 3. mands underskrift på, at 3. mand respekterer udlejers ejendomsret til motorene (såkaldt "anerkendelsesbrev"). Det kan lægges til grund, at motor nr. 872326 er afsendt fra One den 21-03-2012, og at motorene må være ankommet kort efter hos Cimber. Der er under hovedforhandlingen opnået enighed om, at motor 872326 er fysisk monteret på OY-RJH ejet af Cimber Air Leasing A/S umiddelbart før konkursen. OY-RJH er pantsat til fordel for 3. mand, uden at underskrevet "anerkendelsesbrev" foreligger på sagen. Motoren sad ved konkursens indtræden den 03-05-2012 fortsat på dette fly, uden at have været monteret på andre fly.

Om sagens nærmere omstændigheder, er det i BS 1302/2013 om motor nr. 124548 oplyst, at der mellem sagsøgeren Lufthansa Technik Aero Alzey

GmbH (Lufthansa) og Cimber Sterling A/S den 11-04-2012 blev indgået en aftale om, at udleje af motor 124548 indtil en ikke nærmere angivet dato i juni 2012. Det fremgår af leasingkontrakten, at ejendomsretten til motor 124548 tilkommer Willis som headlessor, og at lejer, såfremt han monterer motoren på et fly, hvorover 3. mand har rettigheder, er forpligtet til at fremskaffe 3. mands underskrift på, at 3. mand respekterer udlejers ejendomsret til motorerne (såkaldt "anerkendelsesbrev"). Motor 124548 blev den 17-04-2012 påmonteret flyet OY-RTD. Dette fly var ejet af Cimber Air Leasing A/S og var pantsat til 3. mand. Da Cimber gik konkurs den 03-05-2012 sad motor 124548 fortsat på dette fly, uden at have været monteret på andre fly. Der foreligger ikke på sagen noget underskrevet "anerkendelsesbrev" vedr. motor nr. 124548.

Om sagens omstændigheder, er der i BS 1303/2013 om motor nr. 872366 oplyst, at der mellem sagsøger Magellan Aircraft Services LLP(Magellan) og Cimber Sterling A/S den 12-04-2012 blev indgået en aftale om udleje af motor 872366, for en minimums periode på 6 måneder, med mulighed for forlængelse i perioder af 1 måned af gangen. Det fremgår af lejekontrakten, at ejer af motor 872366 er Bombardier Inc., og at lejer, såfremt han monterer motoren på et fly, hvorover 3. mand har rettigheder, er forpligtet til at fremskaffe 3. mands underskrift på, at 3. mand respekterer udlejers ejendomsret til motoren (såkaldt "anerkendelsesbrev"). Der er under hovedforhandlingen opnået enighed om, at motor nr. 872366 umiddelbart før konkursen, blev fysisk monteret på OY-RJH, ejet af Cimber Air-Leasing A/S og pantsat til fordel for 3. mand. Motor 872366 var ved dekretets afsigelse den 03-05-2012 fortsat monteret på dette fly uden at have været monteret på andre fly. Der foreligger ikke på sagen noget underskrevet "anerkendelsesbrev" vedr. motor 872366.

Om sagens omstændigheder, er der i BS 1304/2012 om motor nr. 124530 oplyst, at der den 01-02-2012 blev indgået en lejeaftale mellem sagsøger Vector Aerospace Engine Services - Atlantic Inc. (Vector) og Cimber Sterling A/S om udlejelse af motor 124530, hvori tidsangivelsen på lejemålets varighed er knyttet til varigheden af reparationen af en anden motor. Det fremgår af lejekontrakten, at ejendomsretten til motoren tilkommer udlejer, og at motor 124530 skal monteres på OY-RTC. Motor nr. 124530 blev den 18-02-2012 påmonteret flyet OY-RTC. Dette fly var ejet af Cimber Air Leasing A/S og pantsat til 3. mand. Da Cimber gik konkurs den 03-05-2012 sad motor 124530 fortsat på dette fly, uden at have været monteret på andre fly. Det er oplyst under sagen, at Vector ikke anvender egentlige "anerkendelsesbreve".

Om sagens omstændigheder, er der i BS 1306/2012 om motor 872170 oplyst, at der den 06-06-2008 mellem sagsøgeren Standard Aero Limited (Standard) og Cimber Sterling A/S blev indgået en lejeaftale om motor 872170. Denne lejeaftale blev selvom der fremgår, at kontraktens formål er "temporarily replacing" forlænget flere gange, bla. den 06-06-2011. Det

fremgår af lejekontrakten, at ejendomsretten til motor 872170 tilkommer udlejer. Motor 872170 blev den 03-07-2008 monteret på flyet OY-RJG tilhørende Cimber Air Leasing A/S, og som var pantsat til 3. mand. Motor 872170 blev den 20-08-2008 afmonteret OY-RJG og blev den 11-09-2008 monteret på OY-RJB, tilhørende Cimber Sterling A/S, der også var pantsat til 3. mand. Den 09-10-2009 blev motor 872170 afmonteret OY-RJB. Derefter har motor 872170 formentlig i tiden frem til den 24-09-2010 været monteret på 2 andre fly tilhørende Cimber, uden at dette dog kan fastslås med sikkerhed. Den 24-09-2010 blev motor 872170 monteret på flyet OY-RJA, der af Cimber var leaset af 3. mand, og den 18-09-2011 blev motor atter afmonteret OY-RJA. Den 09-10-2011 blev motor 872170 monteret på OY-RJH, tilhørende Cimber Air-Leasing, og som var pantsat til 3. mand. Den 29-12-2011 blev motor 872170 atter afmonteret OY-RJH, og blev samme dag monteret på flyet OY-RJI, tilhørende Cimber Air-Leasing A/S, og som var pantsat til 3. mand. Da Cimber gik konkurs den 03-05-2012 sad motor 872170 fortsat på OY-RJI, uden have været monteret på yderligere fly.

Om sagens omstændigheder, er der i BS 1306/2012 om motor 124515 oplyst, at der den 22-07-2010 mellem sagsøgeren Standard Aero Limited (Standard) og Cimber Air-Leasing A/S blevet indgået en lejeaftale om motor 124515. Der fremgår ikke nogen lejeperiode af kontrakten, men det fremgår af kontrakten, at "purpose of temporarily replacing Customer's Equipment." Det fremgår endvidere, at ejendomsretten til motor 124515 tilkommer udlejer. Motor 124515 blev den 04-08-2010 monteret på flyet OY-RTD, tilhørende Cimber Air-Leasing A/S og som var pantsat til 3. mand. Den 24-01-2011 blev motor 124515 afmonteret OY-RDT, og den 03-03-2011 blev den monteret på flyet OY-RTC, tilhørende Cimber Air-Leasing A/S og som var pantsat til 3. mand. Den 12-11-2011 blev motor 124515 afmonteret OY-RCT, hvorefter den, den 12-03-2012 blev monteret på OY-RTF, tilhørende Cimber Air Leasing A/S og som var pantsat til 3. mand. Da Cimber gik konkurs den 03-05-2012 sad motor 124515 stadig på OY-RTF, uden have været monteret på yderligere fly.

Det er under hovedforhandlingen vedr. BS 1306/2012 af en repræsentant for Standard oplyst, at Cimber havde kontraktmæssigt ret til, at lade motor 872170 og motor nr. 124515 vandre mellem de af Cimber opererede fly, under forudsætning af, at Cimber til udlejer månedligt afleverede indberetninger om brug og placering af hver enkelt motor, samt at Standard ikke i praksis anvendte "anerkendelsesbreve", selvom "anerkendelsesbreve" indgik i Standards forretningskoncept.

Efter det oplyste har Cimber generelt, bortset fra de sidste dage op til konkursen den 03-05-2012, stort set løbende meddelt leasingselskaberne om, på hvilke fly de enkelte motorer har været placeret.

Der er under sagerne afgivet forklaringer af Vidne 1
 Vidne 2 Vidne 3 Vidne 4 Vidne 5 Vidne 6
 Vidne 7 Vidne 8 Vidne 9 og
 Vidne 10.

Vidne 1 forklarede, at han indtil den 30-06-2011 var chefingeniør for store fly, dvs. fly over 30 ton hos Cimber, og herunder med ansvar for Boeing 737 fly, mens ansvaret for mindre fly og herunder CRJ og ATR fly, lå i en anden afdeling. Afhørte blev foreholdt sine forklaringer som afgivet for Københavns fogedret, jfr. kendelse af 20-09-12 og VL jfr. kendelse af 07-12-12, og kunne vedstå forklaringerne, dog at der i et vist omfang i retsbøgerne er byttet om på dollar og DKR. Vidnet har om begrebet "Exchange ordning" forklaret, at Exchange er leasingselskabet uvedkommende. En Exchange ordning indgås mellem leasingtager og leverandøren af reservedele. Formålet er at holde flyene på vingerne, når der opstår fejl på en enkelt del af et fly. Leasingtager rekvirerer en ny del hos leverandørerne, og afleverer den fejlbehæftede del til leverandørerne til en pool ordning mod et gebyr/fee. Hvis det viser sig, at den fejlbehæftede del ikke kan udbedres/er totalskadet, betaler leasingtager yderligere et beløb til leverandøren. Vedr. ejendomsretten til de indbyttede dele har vidnet forklaret, at ejendomsretten til den nyindsatte reservedel tilkommer leasingselskabet, mens ejendomsretten til den defekte del tilkommer leverandøren. Vedr. forpligtelserne i henhold til en leasingkontrakt har vidnet forklaret, at operatøren/Cimber har en forpligtelse overfor leasingselskabet til at udbedre og vedligeholde flyene, og at udgiften til udskiftning/reparation af en defekt del af et fly påhviler operatøren/Cimber. Når der indgås "Exchange ordninger", er dette således for at begrænse operatørens/Cimbers omkostninger ved at foretage de reparationer/udskiftninger som operatøren er forpligtet til at foretage, for ikke at misligholde overfor leasingselskabet, når dele af flyet lider defekt. Ved ombytning/fejl på motorer, er der efter vidnets opfattelse flere muligheder, hvorved bemærkes, at ombytninger kan ske både planlagt og spontant. Motorer indgår efter vidnets opfattelse aldrig i "Exchange ordninger", og man spørger altid leasingselskabet, før der foretages en ombytning af flymotorer. Når leasingselskabet er forespurgt, giver leasingselskaberne normalt tilladelse til ombytning af motorer, og ombytningen laves altid, i alt fald på store fly således, at den "gamle motor" efter endt reparation, vender tilbage til sit "oprindelige fly". Nogle leasingkontrakter tillader, at der sker ombytning fra det ene fly tilhørende et leasingselskab til en andet fly tilhørende samme selskab, men i praksis spørger operatøren desuagtet leasingselskabet før motorerne byttes om. Motorombytninger skal efter EU reglerne indberettes, hvilket hos Cimber skete elektronisk direkte i hangaren. Om opbygningen af et fly har vidnet forklaret, at et fly i hovedsagen består af en skal, to motorer, en hjælpemotor, hjælpekomponenter og et landingsstel. Alt hvad der ikke er

skruer og bolte har et separat nr. Der er ikke nødvendigvis nogen sammenhæng imellem flyets nr. og numrene på de enkelte dele. Leasing af en flymotor kan ske både på lang og korttidsleje. "Shortlease" er sædvanligvis op til 6 måneder, og forekommer typisk når der er behov for et uplanlagt motorskifte. Efter vidnets opfattelse, sker der ikke ved motorskift nogen overgang af ejendomsretten til de to ombyttede motorer. Hos Cimber har vidnet i sin håndtering af store fly, aldrig været ude at for, at et fly er leveret tilbage med en anden motor end den oprindelige, dog er det sket, at en motor med leasingselskabets samtykke er vandret fra et fly til et andet fly, tilhørende samme leasingselskab. Vidnet har på 3.hånd hørt om, at der hos Cimber efterfølgende er sket ombytninger af motorer i videre omfang end af ham skitseret, men vidnet vil fastholde, at i hans håndtering af store fly er alle motorer leveret tilbage til det selskab, som oprindeligt udlejede den pågældende motor.

Vidne 2 forklarede, at han er vicepræsident og finansdirektør hos Vector Aerospace Engine Services Atlantic Inc. Selskabet beskæftiger sig med reparation og vedligeholdelse af flymotorer, og selskabet har samarbejdet med Cimber siden juni 2011. Selskabet har i alt udlejet 2 motorer til Cimber. Den motor med motor nr. 124530, som er problemet i nærværende sag, har Vector lejet hos Willis Leasing og videre udlejet til Cimber. Årsagen til, at Cimber leasede den pågældende motor hos Vector var, at en anden motor, som blev opereret af Cimber var til reparation hos Vector, og motor nr. 124530 skulle tjene som erstatningsmotor, mens reparationen stod på. Lejeperioden for motor nr. 124530 var en reparationsperiode på 60 til 90 dage. Sådanne lejemål er sædvanlige hos Vector, der har egenpool på ca. 100 motorer til sådanne formål. Faktisk var motoren i Cimbers besiddelse i 90 dage, før Cimber gik konkurs. Cimber betalte aldrig hele lejen for motor nr. 124530, og Cimber var bagud med betalingerne allerede ved starten af lejemålet. Der forelå en kontrakt om lejemålet, som Cimber har misligholdt. Lejen skulle betales pr. mdr. + for det antal timer som motoren var i brug. Lejen for februar og marts blev betalt, mens lejen for april aldrig blev betalt. Vector forudsatte ved lejemålets ophør, at motor nr. 124530 ville komme retur ved lejemålets ophør. Vector har oplevet, at motorer er kommet retur med forsinkelse, men aldrig at motoren er udeblevet permanent. Det var ligeledes forudsat i kontrakten, at motoren skulle monteres i et bestemt fly, og vidnet har aldrig oplevet, at leasingtagerne har flyttet Vectors motorer fra det i kontrakten nævnte fly til andre fly. Vidnet blev herefter foreholdt begrebet "Absolut integration". Vidnet har hertil forklaret, at han aldrig har hørt om begrebet/princippet før under denne sag. Om "anerkendelsesbreve" har vidnet forklaret, at disse ikke anvendes af Vector, men at en passus svarende til indholdet i et "anerkendelsesbrev", er indeholdt i Vectors standartkontrakter. Vidnet blev endelig foreholdt begrebet "Landerisiko" og har hertil forklaret, at Vector koncernen har en landerisikoliste. Indtil denne sag opstod, var Danmark ikke på liste over lande, hvor man mente der var risiko ved at lease motorer, men nu er Danmark på listen og Vector handler nu kun i Danmark

mod depositum eller bankgaranti.

Vidne 3 forklarede, at han er juridisk direktør hos Regional One Ltd., og at han er advokatuddannet i USA. Selskabet udlejer og sælger flyvemaskiner og motorer i ca. 100 lande. Selskabet har i længere tid solgt enkeltdele til Cimber, men aldrig hele motorer. I begyndelsen af 2012 opstod en kontakt mellem Cimber og Ones's salgsschef **Person 1**. Cimber oplyste til **Person 1**, at man ønskede at lease en motor i kort tid, for at få en erstatningsmotor, og der blev oprettet en leasingkontrakt på 6 måneder, med mulighed for forlængelse i en måned ad gangen. Kontrakttypen svarer, efter vidnets opfattelse, til formålet som angivet, idet en langtidsleasing ville være på en anden formular, indeholdende en 12 måneders kontrakt med mulighed for forlængelse i yderligere 12 måneder. Lejebeløbet i kontrakten med Cimber, er herudover baseret på kort tid, idet lejen ellers ville være lavere pr. mdr. Prisen for motoren er sammensat af en pris pr. mdr. med tillæg for hver time motoren er i brug. Derudover var der i kontrakten bestemmelser om QEC i kontrakten. Motoren var klar til udlevering den 21-03-2012, og er formentlig ankommet til Cimber få dage senere. En vicepræsident for One besigtigede motoren hos Cimber den 19-04-2012, og på det tidspunkt stod motoren i hangaren, og var ikke monteret. Repræsentanten for One talte med **P 2**, der var cheffingeniør hos Cimber, og der var problemer med QEC dele, der skulle udskiftes, hvilket var årsagen til, at motoren ikke var monteret og der forelå på det tidspunkt ingen oplysninger om, hvornår en montering ville ske. Den 23-04-2012 mailede vidnet til **P 2** og foreslog, at problemerne kunne løses ved, at Cimber lejede motoren uden QEC dele. Vidnet tilbød derudover en rabat pga. de manglende dele. Dagen efter fik vidnet svar tilbage, at hans tilbud skulle forelægges en chef. One fik aldrig, før konkursen indtraf den 03-05-12 besked om, at motoren var monteret og One var ikke informeret om, at motoren forud for konkursen var kommet i brug. Om kontraktvilkårene har vidnet forklaret, at det af kontrakten fremgår, at såfremt motoren monteres i en maskine, hvorpå der hviler rettigheder der tilkommer 3. mand, skal dette godkendes af One og 3. mand skal underskrive en erklæring om, at han respekterer One ejendomsret til motoren. Hvis en lejer monterer en motor i en flyvemaskine, hvorover 3. mand har rettigheder uden, at dette er godkendt af såvel 3. mand som One, er en sådan montering efter vidnets opfattelse strafbar, og i USA vil en sådan montering ikke medføre ekstinktion af One's ejendomsret til motoren. En sådan flytning ville skulle registreres hos de amerikanske myndigheder FFA, men en sådan registrering i FFA er ikke noget lovkrav i USA. One's standardvilkår om ejendomsret bruges over hele verden, og kravet om godkendelse hos både One og 3. mand ved montering af en motor i et fly, hvorover 3. mand har rettigheder, sikrer efter vidnets opfattelse globalt mod retssager. One har aldrig tidligere haft problemer med at få en motor retur.

Person 2 (P 2)

Vidne 4 har forklaret, at hun har været ansat i Nordic Aviation Capital i 22 år, og at selskabet udlejer fly og flymotorer. Selskabet udlejer ca. 35 fly

og ca. 400 motorer i 35 lande, under anvendelse af en standartkontrakt, som bruges i hele verden. Vidnet har om begrebet "Exchange" forklaret, at der for så vidt angår mindre dele indgås aftaler mellem leasingtager/operatøren og leverandørerne om, at leverandøren leverer nye smådele og tager defekte dele retur. Risikoen for og betalingen for defekt på en del ligger i relationen mellem leasingselskab og operatør hos operatøren og leasingselskabets interesse i "Exchange" ligger i at sikre, at de dele, der indføres i flyet, er af samme værdi som de dele, der tages retur af leverandøren. "Exchange" finder ikke anvendelse på motorer. Vidnet har om begrebet "midlertidig pool" forklaret, at formålet er at optimere driften af flyene, og hvis operatøren spørger hos leasingselskabet, gives der som regel, når to fly har defekt på forskellige steder, tilladelse til "midlertidig pool", hvor også motorer kan byttes mellem to fly. I Cimbers tilfælde har NAC 4 gange givet lov til ombytning. Hvis ombytningen sker med andre fly end NAC's fly kræver NAC, at flyets ejer underskriver en erklæring om, at fly ejeren fraskriver sig ejendomsretten til motorene. Vidnet mener ikke, at der indhentes erklæring fra evt. panthavere. NAC insisterer på, at der er tale om midlertidige ombytninger således, at flyene, når disse efter endt lejeperiode returneres til NAC, skal retur med den "gamle motor". Vedr. de 4 fly, hvor NAC har accepteret "midlertidig pool" blev vidnet foreholdt NAC ekstrakt side 35-37 (bilag 18-20) og har bekræftet, at det er de i bilagene beskrevne fly, hvor der er givet tilladelse til "midlertidig pool". Om begrebet "Permanent Pool" har vidnet forklaret, at dette sjældent anvendes, da flyselskaberne nu om dage ikke ejer flyene, og NAC har aldrig givet Cimber tilladelse til noget sådant. Vidnet har endelig forklaret, at motorene i de af Cimber leasede fly udgør op til 75 % af det samlede flys værdi, og at NAC er omhyggelige med at sikre at flyenes værdi opretholdes. Dette gøres bla. ved at indkræve rapport hver måned, om flyets brug og tilstand. Vedligeholdelse og udskiftning af dele på en flymotor kan ikke foretages af operatørerne selv, men kun på et aut. værksted og kan være langvarigt. For at sikre at dette sker, indbetaler operatøren til NCA rater på reparations/vedligeholdelseskonti. Vidnet har aldrig tidligere været ude for, at tilbagelevering af en motor til leasingselskabet nægtes, som det er sket i nærværende sag.

Vidne 5 har forklaret, at han er ansat hos Standard Aero Limited, der som hovedforretningsområde har reparation og eftersyn af flymotorer, men som af og til foretager leasing af motorer. Standard har samarbejdet med Cimber siden år 2000, og har i alt udlejet ca. 15 motorer til Cimber. I de sidste år havde Standard udlejet 5 motorer til Cimber. Cimber lejede motorer hos Standard, når motorer var til reparation/vedligeholdelse, og den leasede motor indgik så i stedet for den pt. defekte motor, i de af Cimber opererede fly for at forhindre, at flyet stod på jorden i den tid reparationen varede. De motorer, som Standards motorer erstattede, var ikke ejet af Cimber. Motor nr. 872170 blev udlejet til Cimber for oprindeligt 18 måneder, fordi Cimber havde en række fly som skulle repareres successivt,

og motor nr. 872170 skulle så erstatte en række motorer successivt, efterhånden som reparation af de enkelte motorer skred frem. Cimber betalte for motorene månedligt og Standard forventede, at motor 872170 blev returneret når reparationerne af motorene var afsluttet. Vedr. motor nr. 124515 var også denne motor leaset på en korttidskontrakt, og så længe en anden motor var til reparation hos Standard. En gennemgående hovedreparation af en motor tager inkl. transport mv. ca. 3 måneder. Kontrakterne på begge motorer blev forlænget, da der efterfølgende blev fundet problemer på andre motorer, som blev opereret af Cimber, som så også, ud over de oprindeligt forudsete, skulle på værksted. Standard forventede stadig, at når reparationerne var tilendebragt, da ville motorene blive returneret. At den motor, der var leaset til en kunde vandre i de af kunden opererede fly, var ikke usædvanligt for Standard, men ved de to konkrete kontrakts indgåelser, var Standard ikke klar over, at dette ville komme til at ske i disse kontrakter. Cimber havde kontraktmæssigt ret til at lave motorvandring fra fly til fly, og Cimber har også indgivet efterfølgende status til Standard om, at vandringerne fandt sted. Standard har ikke i forbindelse med vandringerne anvendt "Anerkendelsesbreve", idet Standard ikke mente, at anerkendelsesbreve var juridisk relevante pga. de formuleringer som forelå i leasingkontrakterne, og Standard skønnede ikke, at de manglende "Anerkendelsesbreve" udgjorde nogen direkte risiko for Standards ejendomsret, pga. leasingkontrakternes formuleringer vedr. ejendomsret. Leasingkontrakterne var standardkontrakter, som anvendtes universelt, men efterhånden opstod en ny version af standardkontrakten med Cimber, som følge af det langvarige samarbejde. Værdien af de af Cimber leasede motorer, svingende imellem 700.000 og 2.000.000 USD pr. motor. I princippet skal Standard altid have den udleasede motor retur ved leasingperiodens udløb, da motorene af Standard er leaset af 3. mand, som skal have sin egen motor, hvortil han har ejendomsretten retur. Teoretisk set, kunne man selvfølgelig frikøbe motoren hos 3. mand. To motorer med samme alder og samme brug, ville i teorien have samme værdi, men mangler f.eks. logbog, vil der være en stor prisforskel. Cimber kunne selv foretage udskiftning af tændrør og skifte olie på motorene. Alle andre reparationer skulle kontraktmæssigt foretages af et aut. værksted. Vidnet har i sit virke oplevet konkurs hos en kunde, men mindes ikke der aktuelt på konkurstidspunktet var motorer hos kunden. Vidnet blev endelig foreholdt hovedekstrakten side 928 og sin forklaring om, at "Anerkendelsesbreve" ikke blev anvendt ved motorombytninger. Vidnet har hertil forklaret, at Anerkendelsesbreve" var en del af konceptet, men at brevene i praksis ikke blev effektueret /håndhævet. Man anså ikke "Anerkendelsesbrevene" som juridisk relevante, pga. leasingkontrakternes indhold. Man påså derimod, at forsikringspolicerne indeholdt de korrekte bestemmelser.

Vidne 6 forklarede, at han er ansat hos Lufthansa Alzey GmbH, der beskæftiger sig med reparation og renovering af fly og udleaser motorer i reparationsperioden således, at flyene ikke står stille, mens reparationen står på. Motorene udlejes derfor på korte kontrakter. Lufthansa har samarbejdet

med Cimber i 22 år, og har i alt udlejet 7 motorer til Cimber, der har returneret motorerne til Lufthansa efter endt reparation. Vedr. motor nr. 124548 har Lufthansa leaset denne fra Willis og videreleaset motoren til Cimber. Cimber leasede motor nr. 124548, fordi en anden motor var indleveret til reparation, og nr. 124548 holdt så i reparationsperioden flyet i luften, i overensstemmelse med sædvanlig praksis. Motor nr. 124548 blev af Lufthansa sendt til Marstricht til montering, fordi flyet i anden anledning var på værksted der. Motor nr. 124548 blev sendt af sted den 12-04-2012, og nåede at være monteret på flyet ca. 16 dage før Cimber gik konkurs den 03-05-2012. Motoren har i den periode ikke været byttet rundt på flere fly, og har kun været monteret på et fly. Det er efter vidnets opfattelse usædvanligt, at en motor i leasingperioden skifter fly. Da Lufthansa sendte motoren af sted til montering, gik Lufthansa ud fra, at motoren ville komme retur, når lejeperioden var slut. Vidnet har i sin ansættelse hos Lufthansa oplevet flere konkurer med leasingkontrakter svarende til den kontrakt som Cimber havde, men har aldrig oplevet, at en leaset motor ikke er leveret retur. Om "Anerkendelsesbreve" har vidnet forklaret, at sådanne sædvanligvis bruges af Lufthansa, og at der vedr. motor 124548 også er sendt et til Cimber, men at Cimber aldrig returnerede anerkendelsesbrevet. Efter vidnets opfattelse, er anerkendelsesbrevet et praktisk bevis for ejendomsretten. Med indholdet af leasingkontrakterne, burde anerkendelsesbreve ikke være nødvendige, da ejendomsretten fremgår af kontrakten. Om værdien af den omhandlede motor har vidnet forklaret, at motoren har en værdi på ca. 800.000 USD. Normalt foretager Lufthansa ikke forlængelser af leasingkontrakter, idet reparationen afsluttes og leasingmotoren går samtidig hermed retur, men forlængelser kan dog forekomme, hvis reparationen trækker ud eller hvis kunden ønsker mere tid. Så vidt vidnet ved har alle 7 motorer, som Cimber igennem tiden har leaset hos Lufthansa, kun været monteret på et enkelt fly pr. motor, og vidnet mener ikke at ombytninger er forekommet, men hvis Cimber havde bedt om en ombytning, ville dette formentlig nok kunne lade sig gøre. Cimber har ikke været kreditvurderet af Lufthansa pga. det lange samarbejde, og Lufthansa foretager primært kreditvurderinger af nye kunder. Vidnet kendte således intet konkret til Cimbers økonomiske styrke, men det er almindelig kendt, at mindre flyselskaber har op og nedture. Vidnet blev foreholdt hovedekstraktens side 668 og har til bilaget forklaret, at bilaget er brugt af Lufthansa overfor Cimber, men at der også er brugt andre formularer. Begrebet "proprietary interest" kan efter vidnets opfattelse oversættes med ejendomsret til et specifikt fly. Erklæringen underskrives af flyejeren. Vidnet blev herefter foreholdt hovedekstraktens side 644 punkt 4.4.4. ii. Også her underskrives kun af flyejer og ikke af panthaver. Efter vidnets opfattelse er det uden betydning om der underskrives af panthaver. Om "Anerkendelsesbreve" har vidnet forklaret, at han ikke finder disse juridisk nødvendige. Juraen ligger i leasingkontrakterne. "Anerkendelsesbreve" er et praktisk sandsynlighedsmiddel overfor myndigheder f.eks. i Afrika, hvor det kan være svært at komme igennem med en kontrakt på 50 sider. Vidnet blev endelig foreholdt hovedekstraktens

side 639 og har om IATA forklaret, at der er tale om en global organisation.

Vidne 11 har forklaret, at han er direktør i Magellan Aircraft Services LLP, der globalt udlejer flymotorer og arbejder med reservedele til fly. Selskabet ud leaser motorer overalt i verden på IATA standardkontrakter. Selskabet har solgt reservedele til Cimber tidligere, men har kun en gang leaset en motor til Cimber, nemlig motor nr. 872366. Den pågældende motor har Magellan leaset hos 3. mand, og videreleaset til Cimber for en leasingperiode på 6 måneder. Det var således 3. mand, der i hele forløbet havde ejendomsretten til motoren. Formålet med lejemalet var, at Cimber havde en defekt motor til reparation og at sikre, at flyet med den leasede motor kunne holdes i luften i reparationsperioden. En sådan reparation tager typisk 3 til 6 måneder, men vidnet kender intet til den konkrete reparation, og ved ikke præcist, hvornår motor nr. 872366 blev monteret på det af Cimber opererede fly. Det var klart vidnets forventning, at motoren ville blive returneret efter reparationen var afsluttet, og vidnet har aldrig tidligere haft problemer med at få leasede motorer retur, ej heller fra konkursboer. Motoren havde en værdi på 2.000.000 USD. Om mulige reparationer af motor nr. 872366 har vidnet forklaret, at Cimber ikke selv måtte udskifte dele i motoren og reparere denne. Dette kunne kun ske på et aut. værksted. Såvel hele motoren som dennes dele, kan identificeres på serienumre. Om "Anerkendelsesbreve" har vidnet forklaret, at Magellan bruger disse, fordi de indgår i IATA formularen. Leasingtager har således en pligt til at fremskaffe "Anerkendelsesbreve", som skal være underskrevet af flyejereren. Dette vilkår opfyldte Cimber aldrig, og har derved misligholdt leasingkontrakten. Efter vidnets opfattelse er "Anerkendelsesbreve" blot en ekstra sikkerhed for Magellan, pga. bestemmelserne i leasingkontrakterne, og ikke nogen gyldighedsbetingelse for ejendomsretten. Vidnet blev herefter foreholdt hovedekstraktens side 668 og har hertil forklaret, at erklæringen underskrives af flyejereren og med en underskrevet erklæring fastslås ejendomsretten. Om forsikringsforholdene på motoren har vidnet forklaret, at motoren hos forsikringen er registreret med 3. mand som ejer og Cimber som leasingtager. Motoren er så vidt vidnet bekendt, i brug hos det "nye Cimber", men vidnet har ingen oplysninger modtaget desangående, og der er ikke pt. nogen forretningsforbindelse mellem Magellan og det "nye Cimber". Om forlængelse af leasingkontrakter på motorer har vidnet forklaret, at Magellan generelt indgår herpå, hvis motoren er ledig, hvis der fremkommer en skriftlig anmodning, og hvis leasingtager ikke har misligholdt. Der er ikke hos Magellan foretaget kreditvurdering af Cimber i forbindelse med kontraktens indgåelse, og Magellan vidste intet om Cimber finansielle styrke forud for dekretet. Kreditvurdering anvendes af Magellan, fordi man vil sikre, at leasingydelse kommer ind, og ikke fordi Magellan frygter for sin ejendomsret til motorene. Ud over de korttidskontrakter som Magellan laver med flyselskaberne, laver Magellan også langtidskontrakter med reparationsværksteder, der så kan videre korttidslease motorene til deres kunder, mens en reparation af kundens motor står på. Når værkstedet

her skifter motoren fra fly til fly og fra kunde til kunde, indhentes hver gang tilladelse hos motorejeren.

Vidne 7 har forklaret, at han er motoringeniør hos det ny Cimber, og at han administrerer motorer. Vidnet blev foreholdt hoveddekstraktens side 1095 (bilag P8) og har bekræftet, at bilaget er gennemgået med vidnet af kurator. Bilaget er lavet af konkursboet. De to motorer med nr. 872326, tilhørende Regional One og nr. 872366, tilhørende Magellan, der i følge bilaget er installeret på flyet OY RJH den 05-05-2012 og den 07-05-12, er rettelig fysisk monteret før konkursen. Motorerne burde have kunne have været genfundet på hoveddekstraktens side 1045 og 1046 i logbøgerne som monteret i OY RJH, idet den fysiske installation normalt indføres på papir i logbogen. Den elektroniske registrering skete først efterfølgende hos planlægningsafdelingen. Dette er konkret ikke sket pga. konkursen. Vidnet blev foreholdt et tidligere vidnes forklaring om, at hos Cimber skete registreringen elektronisk direkte i hangaren. Vidnet har hertil forklaret, at der i de forskellige divisioner hos Cimber ikke er samme fremgangsmåde, og at divisionen for store fly brugte at registrere direkte fra hangaren, hvilket ikke skete i divisionen for mindre fly. Vidnet husker ikke præcis datoen for monteringen af de to motorer, men vidnet er sikker på, at det skete før konkursen, og at flyet var i luften før konkursen. Tidspunktet fremgår af arbejdssedler og "formular 1" for, at motoren er i brugbar stand og vidnet mener at kunne fremskaffe tidspunkter og dokumentation for, hvornår flyet var i luften samt papir på "formular 1" og arbejdssedler. Arbejdet med montering af motorene ville kunne være gennemført på et par timer. Vidnet blev foreholdt hoveddekstraktens side 938 og forklarede, at bilaget udviser flyvninger og destination, men vidnet kan ikke udtale sig om, hvilket fly bilaget vedrører. Vidnet blev foreholdt begrebet "Anerkendelsesbrev" og forklarede hertil, at det har noget at gøre med motorskift, og at erklæringerne udstedes, når en motor fjernes. Vidnet mener ikke, at erklæringerne er relevante ved leasede motorer.

Vidne 8 har som vidne forklaret, at han har været ansat både hos det gamle og det nye Cimber. Vidnet blev foreholdt hoveddekstraktens side 1094, vedr. motor nr. 872179. og motor nr. EB0 196 samt hoveddekstraktens side 1133 vedr. motor nr. 124515. Vidnet har forklaret, at han konkret ikke husker de pågældende motorer, men at princippet generelt var, at Cimber leasede en erstatningsmotor, når en anden motor gik i stykker eller var til vedligeholdelse, for at holde flyet i luften, mens reparationen stod på. Der forekom herudover længere planlagte vedligeholdelsesforløb, hvor man lejede en motor for længere tid, til brug i de fly som på skift havde planlagt vedligeholdelse af motorer. Om "Anerkendelsesbreve" har vidnet forklaret, at disse skulle laves, når en motor skiftede fra et leaset fly til et eget fly, men at han dog ikke er sikker på, at dette altid skete i praksis. Brevene var i øvrigt uden juridisk betydning, da leasingselskabernes rettigheder var sikret

allerede med leasingkontrakternes indhold. Om forløbet op til konkursen har vidnet forklaret, at det først var den 01-05-12, at den russiske ejer gav definitivt afslag på yderligere finansiering, og at det først herefter stod klart at en konkurs fulgte.

Vidne 9 har som vidne forklaret, at han er ansat hos det nye Cimber som teknisk direktør, og at han tidligere har haft samme funktion i det gamle Cimber. Vidnet blev foreholdt hovedekstraktens side 1094 vedr. OYRJG og motor nr. 872170. Vidnet har hertil forklaret, at han ikke husker de enkelte flytninger, men at der blev flyttet meget rundt for at sikre driften. Der skete leje af motorer for en enkelt reparation, eller for at sikre et flow af planlagt motorskift. Vidnet blev foreholdt hovedekstraktens side 910 og bekræftede, at der var sket forlængelse af den pågældende leasing kontrakt ca. 3 gange for at dække en række på 5-6 reparationer på forskellige motorer. Vidnet blev foreholdt hovedekstraktens side 1138 vedr. motor EB 0196 monteret på OY CIN den 25-02-11 og har hertil forklaret, at monteringen skulle dække en reparation af en anden motor, der sad på flyet. I leasingkontrakterne blev angivet, hvilke fly man satte motorene på, og der blev lavet rapporter over antal timer som motorene blev brugt i de enkelte fly, men vidnet kan ikke konkret huske det passerede. Vidnet er bekendt med brugen af "anerkendelsesbreve", men vidnet ved ikke om der også blev brugt sådanne breve i relation til panthaverne i flyene, når motorene blev byttet. Montering og afmontering af motorer bør fremgå af "workorders" / arbejdssedler. Vidnet blev foreholdt hovedekstraktens side 941 og har forklaret, at "flightlocks" mellem 120502 og nr. 12055 i tiden omkring den 02-05-12 til 05-05-12 kan skyldes vedligehold af flyene. Vidnet kan ikke sige, hvilket fly listen vedrører, men vidnet mener ikke, at der efter konkursen blev monteret motorer på OY RJH.

Vidne 10 blev som vidne foreholdt bilag R6 og bekræftede, at bilaget er underskrevet af ham den 02-05-2012 som ansat i Cimber, og at bilaget vedr. flyet OY RJH og montering af motorene 872366 og 872326 på det pågældende fly. Arbejdet med montering af motorene på flyet er foretaget i tiden mellem den 23-11-2011, og har været afsluttet før den 02-05-2012. Når det af de underliggende "Workorders" som fremgår af bilaget ikke er omtalt, at der er monteret motorer, men kun afmonteret motorer, ligger monteringen i underpunkter på den enkelte "workorder" om afmontering, og vil kun fremgå positivt hvis selve "Workorderen" fremlægges i sin helhed. De i bilaget nævnte "Workorders" er ikke nødvendigvis oplistet kronologisk og fortløbende. Vidnet er helt 100% sikker på, at de i bilaget nævnte motorer var monteret på flyet OY RJH før den 02-05-2012. Vidnet er ikke helt sikker på om flyet var i luften den 02-05-2012.

Parternes synspunkter

Sagsøgeren NAC har i BS 1292/2012 gjort gældende,

Principalt:

- at anbringelsen af sagsøgerens motorer i sagsøgte fly uden for enhver tvivl var midlertidig
- at flyregistreringslovens § 22 derfor ikke finder anvendelse og
- at de i sagen omhandlede flymotorer fortsat tilhører sagsøger

Subsidiært:

- at motorerne kun er midlertidigt adskilt fra sagsøgers fly, hvorfor motorerne også af den grund tilhører sagsøger, jfr. flyregistreringslovens § 22 stk. 1.

Sagsøgeren NAC har til underbygning heraf anført, at uanset om de forskellige sager anlagt mod de sagsøgte basalt set handler mest om flyregistreringslovens § 22, så er der forskel på, hvad der leaset og i hvilke perioder. Sagsøger har alene leaset 4 fly til sagsøgte 1, og det er klart efter leasingaftalerne bilag 1-3, hvad der blev leveret, og hvad der skulle leveres tilbage og hvornår. Ingen af sagsøgerens motorer blev anbragt i andet end sagsøgerens egne fly, bortset fra den allersidste periode op til konkursen, og da kun efter konkret aftale. Det fremgår af leasingaftalerne, at motorerne skulle tilbageleveres sammen med de fly, de var leveret sammen med kort tid efter ved leasingaftalernes udløb. Da motorerne utvivlsomt var anbragt midlertidigt, udgjorde de ikke en del af de fly, som de var monteret på pr. dekrettag, jfr. flyregistreringslovens § 22.

De sagsøgte anvender nogle begreber, der efter sagsøgerens opfattelse kræver en korrigerende uddybning. Cimber koncernen praktiserede på ingen måde en permanent eller fast motor pool ordning, sådan som det hævdes af sagsøgte. Der findes forskellige former for pooling.

Midlertidig Pooling: Flytning af motorer eller øvrige dele mellem to fly, for at optimere udnyttelsen af flyene mest muligt. Dette forekommer typisk i forbindelse med, at et fly (fly 1) må tages ud af operation, f.eks. på grund af motorproblemer, som kræver, at motoren sendes til reparation, eller hvis en motor er løbet ud for gangtid, og må sendes til et værksted for forlængelse af gangtiden og renovering. For at sikre fortsat operation af flyet, mens motoren er på værksted, lånes der midlertidigt en motor fra et andet fly (fly2), som er taget ud af drift, f.eks. på grund af større vedligehold på skroget. Hvis ikke flyselskabet har mulighed for at fortsætte anvendelsen af det pågældende fly 1, ved hjælp af en motor fra egen flåde eller lager som

midlertidig løsning/installation, vælger flyselskabet ofte at leje en motor udefra (typisk fra motorværkstedet). Når motorerne er repareret og kommer retur til luftfartsselskabet, vælger nogle selskaber straks at installere motorerne på det oprindelige fly 1, mens andre selskaber igen installerer motoren på det fly, der giver mest optimering af flåden. F.eks. kan det være, at fly 2 er færdigt fra vedligehold, og for at optimere driften, kan det være at motoren så midlertidigt installeres på fly 2, for at undgå at fly 1 midlertidigt må tages ud af driften igen. Motoren geninstalleres så igen på fly 1, når det passer bedst ind i driften, eller senest ved tilbageleveringen af fly 1 til leasinggiveren. Dette afhænger af, hvad der er aftalt med leasinggiveren for fly 1, da nogle leasinggivere kun tillader pooling mellem egne fly eller tidsbegrænset pooling. Uanset om der var tale om en motor pool eller ej, så har det dog ingen betydning. FRL § 22 må forstås således, at kun varigt anbragte dele integreres i et fly, uanset om det er reservedele eller motorer, og uanset om motorerne kommer fra et andet fly, eller fra en pool ordning. En pool ordning tilsidesætter ikke loven.

Permanent Pooling: De sagsøgte anvender udtrykket fast motor pool, hvor der sker en slags permanent udskiftning (varig anbringelse) af den originale del. Dette kan være både internt mellem fly under samme selskab, eller mellem forskellige/uafhængige selskaber, som har indgået en pooling aftale med tredjemand med det formål, at opnå den mest effektive udnyttelse af flyene i tilfælde af, en af selskaberne mangler en del, f.eks. en motor, som det andet selskab på pågældende tidspunkt ikke anvender. En pooling aftale for permanent pooling har retningslinjer for, hvorledes en pooling skal foregå, og der vil normalt ske en økonomisk justering ved motorbytte, da alle motorer har forskellig status (værdi) ved udskiftningstidspunktet. En ny motor er således meget mere værd, end en motor der er brugt i halvdelen af sin gangtid eller er opbrugt. Tidligere ejede flyselskaberne ofte selv de fly som de anvendte, men nu leaser flyselskaberne oftest flyene og permanent pooling er i denne forbindelse blevet et mere og mere sjældent begreb, da permanent pooling nødvendigvis vil involvere tredjemand. En (fast) permanent motor pool er et særdeles kompliceret setup, hvor alle parter skal bringe noget til bordet, i modsætning til Cimber sagerne, hvor det overhovedet ikke har været på tale på noget som helst tidspunkt, før de sagsøgte fandt det formålstjenligt alene ud fra de sagsøgte synsvinkel. Hvis det mod forventning konkluderes, at de sagsøgte de facto generelt opererede med en permanent motor pool, så var sagsøgers motorer i hvert fald ikke en del af den pool. Som det fremgår af bilag 17-20, var motorerne udelukkende monteret på sagsøgers egne fly frem til de enkeltstående aftaler nærværende sag omhandler. Der foreligger ikke nogen form for dokumentation for, at sagsøgeren var en del af en motor-pool. Det fremgår derimod klart af aftalegrundlaget og de fremlagte "recognition of rights" aftaler, at sagsøger ikke deltog i nogen form for bytteordning. Leasing aftalerne fastlægger utvetydigt og ubestridt, hvilke motorer der blev leveret med hvilke fly, og at dette var præcist de samme motorer, der skulle leveres tilbage sammen med

flyene. De sagsøgte har ikke redegjort for, hvordan den påståede permanente motorpool efter deres opfattelse skulle administreres og afregnes, eller hvem der ejede hvilke motorer og efter hvilket retligt grundlag motoren i poolen skulle fordeles ved ophør eller ved konkurs, og det gøres gældende, at det er de sagsøgte, der har bevisbyrden for, at en sådan permanent motorpool eksisterer i strid med aftale grundlaget. De sagsøgte fortolkning betyder, at ejerne og dem der finansiere motorerne, står i risiko for at miste ejendoms og panteretten til de flyejere, på hvis fly motorene tilfældigvis er installeret på konkurstidspunktet.

Exchange: Exchange har intet med pooling at gøre, men omfatter varig anbringelse. En exchange aftale foreligger normalt, hvor en reservedelsleverandør efter anmodning sender en funktionsdygtig del til luftfartselskabet, som i bytte forpligter sig til at betale en exchange pris samt at returnere den "ikke funktionsdygtige del", som også kaldes "coren". Coren vil derefter blive sendt videre til reparation af leverandøren.

Luftfartsselskabet som leasingtager skal betale reparationsomkostningerne eller dække listepriisen på coren, hvis den ikke kan repareres. Dette anvendes typisk for mindre dele som f.eks. instrumenter, brændstof pumper og hydraulik pumper, men ikke hele motorer og oftest heller ikke understel, som normalt ikke må byttes, da det udgør en stor del af flyets værdi. Leasingaftalens artikel 16.1 "replacement of parts" omfatter ikke motorer jfr. definitionen af "parts" på side 6. Alle smådele i en motor anbringes varigt i en motor. Al aluminium, der nittes fast på en vinge ved en reparation, bliver varigt installeret. Alle dele, der købes og anbringes i et fly til erstatning for en anden, bliver varigt installeret. Hvis det er et leaset fly, der er til reparation, er det som hovedregel leasingtager, der er ansvarlig for at udskifte sliddele eller dele, der går i stykker og for sin egen regning. Det er alt sammen reguleret i leasingaftalerne, det bliver betalt for af leasingtager indirekte på vegne af flyejere, og det er meningen at flyet skal leveres tilbage til ejeren med de dele installeret, så også de dele bliver normalt anset for at være varigt anbragt.

Den store og afgørende forskel mellem sagsøgerens og de sagsøgte opfattelse af FRL § 22 og bemærkningerne i betænkningen i tilknytning til samme bestemmelse er, om de anbragte dele er varigt anbragt eller midlertidigt anbragt, ikke kun om de blot er anbragt, som det hævdes af de sagsøgte. Det er helt korrekt, at dele der anbringes i et fly kan blive grebet af ejendoms- og panteret i det fly, hvor de anbringes, men kun hvis de bliver varigt anbragt. En varig anbringelse er naturligvis oftest betinget af, at der bliver betalt for delene af den, der ejer flyet, eller på dennes vegne af en leasingtager som følge af en forpligtelse dertil i en leasingaftale. Lejede dele er som udgangspunkt derfor ikke omfattet, hvis det er meningen, at de skal afleveres igen og dermed kun er midlertidigt anbragt. Man kan også slutte omvendt. Er en reservedel købt og betalt for af ejeren eller af en leasingtager som følge af en forpligtelse dertil i en leasingaftale, så er formodningen, at

delene skal varigt anbringes. Er der derimod ikke betalt, men lånt eller lejet, er formodningen den omvendte. Lejet eller ej betalt eller ej, er dog kun et indicium. Det er afgørende om delene er varigt anbragt, hvilket er en konkret bedømmelse i hver enkelt sag. I nærværende sag er sagsøgers motorer helt oplagt kun midlertidigt anbragt. De skulle leveres tilbage sammen med de fly, hvor de var installeret, da flyene blev leaset. Det fremgår ubestridt af leasing aftalerne. Både i nærværende sag og de tilsvarende sager har de sagsøgte selv erklæret, at motorerne er på konstant vandring gennem flåden. Ergo er de heller ikke varigt anbragt. Fuldstændig i overensstemmelse med den gængse fortolkning. Cape Town konventionen tillader for så vidt angår flyvemaskiner og motorer registrering af pant også i varigt anbragte dele. Den mulighed eksisterer ikke under Genevekonventionen og dansk lov. Der skelnes kun mellem varigt og midlertidigt anbragt, jfr. ordlyden af Genevekonventionens artikel XVI og det er primært denne bestemmelse, der danner grundlaget for ordlyden af FRL § 22. Sagsøgeren har herved specielt henvist til bet. nr. 180/1957 side 18-19, og det kan efter sagsøgerens opfattelse heraf sluttes, at genstande som ikke tilhører luftfartøjets ejer generelt ikke bliver omfattet af tilbehørsbegrebet, hvilket stemmer med tinglysningslovens og sølovens principper, samt samme princip i FRL § 24 som omhandlet i bet. 180 på side 20. Efter sagsøgerens opfattelse gælder det i betænkningen side 19-20 anførte princip generelt, og ikke kun i tilfælde af reparation af en motor. Det er muligt, at motorerne efter reparation er monteret på et andet fly med behov, men dette er normal praksis og laver ikke om på, at motorerne skulle leveres tilbage sammen med de fly de var oprindeligt var installeret på, og derfor kun var midlertidigt anbragt. Ingen har før de sagsøgte hævdet, at "midlertidigt anbragt" begrebet som er direkte anført i betænkning nr. 180 på side 19, slet ikke eksisterer. Bestemmelsen i FRL § 22 har efter sagsøgers opfattelse til formål, at sikre panthavere og undgå kollision mellem flere rettigheder, og det er præcist den situation, der dækkes af betænkningens bemærkninger. De sagsøgte og deres panthavere har retten til de motorer fra deres fly som er sendt til reparation, eller er midlertidigt afmonteret eller er midlertidigt anbragt i andres fly, og sagsøger har ret til sine motorer uanset, hvor de er afmonterede eller til reparation, så længe de kun er midlertidigt anbragt i et andet fly. Sagsøgeren har endvidere gjort gældende, at den påberåbte forståelse af FRL § 22 er i overensstemmelse den foreliggende danske retspraksis, jfr. dom af 14-05-2008 fra retten i Roskilde, ØL dom af 30-01-2009 og kendelse af 02-07-2012 fra fogedretten i Sønderborg, samt den foreliggende hollandske retspraksis og den foreliggende danske juridiske teori om emnet som f.eks. U 89/B90, "Aircraft Repossession and Enforcement," side 273 og "Afbetaling" side 174.

Sagsøgeren i BS 1301/2012 Regional One har til støtte for sin påstand anført, at det er ubestridt, at den af sagen omhandlede leasingkontakt, vedrørende motoren 872326 jfr. bilag 1, blev indgået den 19. marts 2012, og at motoren efterfølgende forud for konkursen blev leveret til sagsøgte 1, som

var leasingtager. Det er ligeledes ubestridt, at den omtalte motor ikke tidligere havde været i de sagsøgtes besiddelse, ligesom det er ubestridt, at leasingkontrakten, bilag 1, var tidsbegrænset til at gælde i 6 måneder. Yderligere er det ubestridt, at den af sagen omfattede motor alene har været monteret på og anvendt til flyet OY-RJH. Af bilag R3 fremgår, at flyet OY-RJH har stået stille i perioden 22. november 2011 til den 2. maj 2012, og det er oplyst af de sagsøgte, at den af sagen omhandlede motor var blevet indsat i flyet på grund af, at en af flyets oprindelige motorer var til vedligeholdelse/reparation. Ud fra det oplyste og de i sagen fremlagte bilag er det sagsøgerens opfattelse, at det er tilstrækkeligt dokumenteret, at den af sagen omhandlede motor var midlertidigt anbragt i det pågældende fly. Konsekvensen af det anførte er, at selvom om motoren ubestridt var monteret i flyet før konkursen, så var monteringen alene midlertidig og til erstatning af den udtagne motor. De sagsøgte kan således ikke i henhold til FRL § 22 opnå nogen særskilt ret til den af sagen omhandlede motor, da de i FRL § 22 oplyste rettigheder ikke gælder den midlertidigt til den udtagne motor til erstatning anbragte motor. Der henvises i den forbindelse til de i bet. 180 indeholdte bemærkninger til FRL § 22. Med hensyn til de sagsøgtes anbringender, om "motor pooling" har disse anbringender ingen relevans til nærværende sag. Hvilken praksis de sagsøgte har haft, for så vidt angår andre fly og andre motorer, er denne sag uvedkommende. Der er ikke foretaget den påståede motor pooling med sagsøgers motor, som er leveret til de sagsøgte kort forud for konkursen og på en tidsbegrænset leasingkontrakt, og hvor motoren skulle tilbageleveres til sagsøgeren ved kontraktudløb. Der er således intet varigt element i leasingen af motoren, placeringen af motoren eller i anvendelsen af motoren. I det omfang retten alligevel måtte finde, at den af sagsøgte påståede praksis om generel "motorpooling" har relevans, da må det pointeres, at en sådan praksis ikke kan tilsidesætte loven. Det af de sagsøgte påberåbte integrationsprincip bestrides således, og i særdeleshed for den af sagen omfattede motor. Sagsøgeren i BS 1301/2012 har herudover gjort gældende, at sagsøgeren trods udtrykkelige bestemmelser herom i aftalegrundlaget, ikke har modtaget meddelelse om, endsige godkendt at motoren blev monteret i OY-RJH. Sagsøgte 1 har således ikke overholdt de strenge procedurekrav i aftalegrundlaget, ligesom sagsøgeren på intet tidspunkt har modtaget de i leasingkontrakten foreskrevne månedlige indrapporteringer for motorens placering og benyttelse. Yderligere må det konstateres, at motoren er monteret i et fly, der end ikke tilhører leasingtager, sagsøgte 1, men at sagsøgte derimod har foranlediget motoren monteret i et fly tilhørende sagsøgte 2. De sagsøgte har herved efter sagsøgerens opfattelse handlet i strid med kontraktgrundlaget og svigagtigt, hvorfor vindikation så meget desto mere må finde sted, jfr. det af ØL i dom af 30-01-2009 anførte. Sagsøgeren i BS 1301/2012 har endelig gjort gældende, at der under alle omstændigheder i relation til FRL § 22 skal anvendes et "midlertidigt anbragt" kriterium. Dette kriterium kan rummes indenfor lovtæksten, og er direkte angivet i betænkningen, der er et betydeligt fortolkningsbidrag til loven. En evt. retmæssig anbringelse i et fly af tilbehør kan gribes af

rettighederne i flyet, men først når og hvis der er tale der om en varig anbringelse. Det er sagsøgerens opfattelse, især i betragtning af de faktiske omstændigheder i denne sag (reservemotor, tidligere anvendelse af flyet, tidsbegrænset leasingaftale, omstændighederne omkring anbringelsen og formålet med anbringelsen), at det er sagsøgte der har bevisbyrden for, at anbringelsen de facto var en varig anbringelse. Endvidere er det sagsøgeren opfattelse, at kravene til sådanne beviser er meget høje, sagens omstændigheder taget i betragtning. Der er i den forbindelse intet i de af sagsøgte fremlagte bilag, der på nogen måde indikerer, endsige dokumenterer, at anbringelsen af den af sagen omhandlede motor var andet end midlertidig. Sagsøgeren har endelig anført, at det intet steds i det af de sagsøgte anførte eller fremlagte er dokumenteret, at integrationsprincippet er gældende i relation til FRL § 22 og dermed dansk ret. Sagsøgeren har herved specifikt anført, at der ikke af Østre Landsrets dom af 30-01-2009 kan udledes nogen underkendelse af "midlertidig anbragt" synspunktet, fordi landsretten afgør sagen ud fra et (allerede fordi) synspunkt om svig og afgørelsen er således ikke i strid med betænkningen.

Sagsøgerne i henholdsvis BS 1302/2012 Lufthansa & Willis, BS 1303/2012 Magellan, BS 1304/2012 Vector & Willis og BS 1306/2012 Magellan & Standard Aero har til støtte for deres påstande gjort gældende:

- at lovgiver har gjort det klart, at bestemmelsen i flyregistreringslovens § 22 om rettigheder over luftfartøjet ikke omfatter tilbehør, der er midlertidigt anbragt på flyet

og

- alene omfatter tilbehør, der permanent er anbragt på et fly
- idet ordlyden af flyregistreringslovens § 22 stk. 1, hvorefter ejendomsretten over tilbehør, "der midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet", forsat består - må forstås således, at det tilbehør, der er midlertidigt anbragt, ikke er omfattet af rettighederne over luftfartøjet,
- idet også ordlyden af flyregistreringslovens § 22 stk. 2 indebærer, at det tilbehør, der er anbragt til erstatning af tilbehør, der midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet, ikke omfattes af rettigheder over luftfartøjet, da rettighederne i medfør af bestemmelsen forsat bevares over det tilbehør, der er midlertidigt adskilt fra luftfartøjet

og

- at forarbejderne til flyregistreringslovens § 22 udtrykkeligt anerkender, at tilbehør, der kun er midlertidigt anbragt, ikke omfattes af rettigheder over

flyet,

- idet det fremgår udtrykkeligt af betænkning 1957 nr. 180 på side 19, at bestemmelsen i flyregistreringslovens § 22 "ikke kommer til anvendelse på tilbehørsgenstande, som midlertidigt er anbragt til erstatning af genstande, som omfattes af rettighederne over luftfartøjet"

og

- at sagsøgernes fortolkning af flyregistreringslovens § 22 støttes af Genevekonventionens artikel XVI
- idet flyregistreringslovens § 22 inkorporerer Genevekonventionens artikel XVI
- idet også Genevekonventionens artikel XVI sonder mellem varigt og midlertidigt anbragt tilbehør, og efter sin ordlyd må fortolkes således, at det er motorerne, der er midlertidigt fjernet fra flyet, som er omfattet af rettigheder over flyet og ikke den motor, som er anbragt til erstatning,
- idet dansk litteratur (f.eks. Henrik Lind i artiklen "Engine covenants: an insoluble problem (side 26 offentligt gjort i International Financial Law Review okt. 1990), og udenlandsk litteratur om fortolkningen af Genevekonventionens artikel XVI støtter den betragtning, at tilbehørsgenstande, som blot midlertidigt er anbragt på flyet, ikke omfattes af flybegrebet i Genevekonventionens artikel XVI.

og

- at sagsøgernes fortolkning af flyregistreringslovens § 22 støttes af den tilsvarende tingsretlige bestemmelse i sølovens § 47 og herunder specielt, at det ved fortolkningen af FRL § 22 må indgå, at ordlyden af sølovens § 47 svarer til ordlyden af FRL § 22, og da det fremgår udtrykkeligt af betænkningen til søloven, jfr. bet. 134/1955 på side 25, at lejerettigheder ikke ekstingveres kan disse heller ikke ekstingveres i relation til FRL § 22

og

- idet sagsøgernes fortolkning af § 22 ligeledes støttes af at lejet tilbehør ikke er omfattet af rettigheder over fast ejendom jf. tinglysningenslovens § 37,

og

- idet det efter tinglysningenslovens § 38 er en betingelse for ekstinktion at genstanden er varigt anbragt,

- idet flyregistreringslovens § 22 ifølge bestemmelsens forarbejder skal fortolkes i overensstemmelse med de almindelige tingsretlige principper, der efter dansk ret gælder for rettigheder over skibe og fast ejendom.

og

- at konkursboernes fortolkning af flyregistreringslovens § 22 medfører en uhensigtsmæssigt retsstilling,
- idet konkursboernes fortolkning af flyregistreringslovens § 22 fører til det uretmæssige resultat, at en flyejer (herunder et konkursbo) eller en pantthaver "gratis" vil kunne opnå rettigheder over flere motorer end der kan installeres på et fly, som følge af den blotte installation,
- idet konkursboernes fortolkning vil medføre, at reparatører af flymotorer og andre selskaber vil afholde sig fra at udleje reservemotorer til danske flyselskaber, hvilket vil gøre det vanskeligt at drive et flyselskab i Danmark.

og

- at lejeforholdene mellem sagsøgerne og Cimber Sterling A/S under konkurs indebærer, at motorerne retligt må siges at være midlertidigt anbragt på flyene med dansk registreringsmærker henholdsvis OY-RTD (BS 1302/2012), OY-RJH (BS 1303/2012), OY-RTC (BS 1304/2012), og OY-RJI og OY-RTF (BS 1306/2012).
- idet motorerne faktisk må siges at være midlertidigt anbragt på flyene med dansk registreringsmærker henholdsvis OY-RTD, OY-RJH, OY-RTC, OY-RJI og OY-RTF, idet motorerne var henholdsvis:
- i BS1302/2012 udlejet til Cimber Sterling A/S som erstatningsmotor for en motor med serie nr. AH0010, som skulle repareres af Lufthansa (og genmonteres på flyet OY-RTD efter reparation), idet lejeperioden af motoren var begrænset til den periode, hvor reparation af konkursboernes motor fandt sted, hvorefter motoren skulle tilbageleveres til Lufthansa i forbindelse med lejeforholdets afslutning.
- i BS 1303/2012 udlejet til Cimber Sterling A/S under konkurs for perioden 2. april 2012 og seks måneder frem, med mulighed for at forlænge i en måned, hvorefter motoren skulle tilbageleveres til Magellan i forbindelse med lejeforholdets afslutning.
- i BS 1304/2012 udlejet til Cimber Sterling A/S under konkurs som erstatningsmotor for en motor med serie nr. AH0016, som skulle repareres af Vector (og genmonteres på flyet OY-RTC efter reparation),

idet lejeperioden var begrænset til den periode, hvor reparationen af konkursboernes motor fandt sted, hvorefter motoren skulle tilbageleveres til Vector i forbindelse med lejeforholdets afslutning.

- i BS 1306/2012 udlejet til Cimber Sterling A/S under konkurs som erstatningsmotorer for konkursboernes egne motorer, som skulle repareres af Standard Aero, og idet motorene i henhold til lejeaftalerne skulle tilbageleveres til Standard Aero efter, at konkursboernes motorer var repareret, hvorved lejeforholdene samtidigt skulle afsluttes, idet at uanset at lejeaftalen for motor med serie nr. 872170 var blevet forlænget flere gange, og at motoren havde været placeret på flere fly i lejeperioden var installeringen af motorene på de enkelte fly stadig midlertidig, som følge af lejeaftalen

og

- at det faktum, at der ikke foreligger "Recognition of Rights" breve (rettighedsanerkendelsesbreve) fra ejerne af og pant haverne i de fly, hvor henholdsvis Lufthansas, Magellans, Vectors, og Standard Aero's motorer var anbragt, ikke ændrer ved anbringelsens midlertidige karakter,
- idet anerkendelsesbreve er overflødige efter dansk ret, så længe motorene er underlagt et reelt lejeforhold, og motorene derfor er midlertidigt anbragt på flyene,
- idet lejeaftalens omtale af anerkendelsesbreve, alene er udtryk for, at lejeaftalen er en standartafale som henholdsvis Lufthansa, Magellan og Standard Aero anvender over hele verden, herunder også i jurisdiktioner, hvor der gælder andre integrationsprincipper, og hvor anerkendelsesbreve derfor kan være nødvendige.

Disse sagsøgere har således bestridt, at der i dansk ret gælder et absolut integrationsprincip (hvorefter en flydel uden videre bliver omfattet af rettighederne over flyet, idet øjeblik den er kommet i fast fysisk forbindelse med flyet), idet integrationsprincippet i FRL § 22 alene finder anvendelse, såfremt den pågældende motor er permanent anbragt på flyet. Det gøres i overensstemmelse hermed gældende, at en motor, der er midlertidigt anbragt - herunder i forbindelse med lejeaftale - ikke omfattes af integrationsprincippet, idet det ikke har været hensigten, at motoren skulle forblive på flyet, fordi motoren i overensstemmelse med lejeaftalens indhold skulle tilbageleveres udlejer ved lejeperiodens udløb.

Disse sagsøgere har endeligt bestridt:

- at ØL dom af 30-01-2009 har relevans for nærværende sager, da Landsretten lagde svigs betragtninger til grund for at afvise ekstinktion

- at luftfartsbranchen generelt har indrettet sig i tillid til et absolut integrationsprincip, og
- at Cimber koncernens ustrukturerede ombytninger af motorer var en motor poolordning.

De sagsøgte har principielt gjort gældende, at sagsøgernes rettigheder over de omtvistede motorer er ekstingveret qua monteringen på fly behæftet med modstridende rettigheder, jfr. FRL §§ 1 og 22.

Til støtte for dette principale anbringende gør sagsøgte i relation til FRL § 1 mere specifikt gældende:

- at det er uomtvistet, at kreditorenes påståede rettigheder over motorene ikke var registeret i rettighedsregisteret forud for konkursens indtræden
- at kreditorerne dermed alene besad en ikke registeret og dermed usikret ret over de respektive fly/motorer
- at konkursen og registreringen af konkursen i rettighedsregisteret den 8.maj 2012 har ekstingveret enhver usikret ret over flyene, herunder kreditorenes påståede rettigheder over motorene jfr. FRL § 1.

Til støtte for det principale anbringende gør sagsøgte i relation til FRL § 22 mere specifikt gældende:

- at ordlyden af FRL § 22 alene sondrer mellem "anbragt" og "midlertidigt adskilt", hvorfor alene disse kriterier er relevante ved bedømmelsen af sagsøgernes påståede rettigheder
- at ordlyden af Genevekonventionens art. XVI alene sondrer mellem "anbragt" og "midlertidig adskilt", hvorfor en konventionskonform fortolkning af FRL § 22 kræver, at alene disse kriterier anvendes ved bedømmelsen af sagsøgernes påståede rettigheder. Der er således, hverken i konventionstekstens ordlyd eller forarbejder holdepunkter for sagsøgernes argumentation
- at en fuldstændig gennemgang af betænkningen som ligger til grund for FRL § 22, og herunder navnlig det i betænkningen på side 20 og side 16 anførte, gør det klart, at det eksempel (betænkningens side 19), hvorpå sagsøgerne baserer deres argumentation og støtter deres "midlertidig anbragt" kriterium, hverken er i overensstemmelse med betænkningens øvrige indhold eller ordlyden af den vedtagne lovbestemmelse, og at eksemplet derfor ikke er udtryk for gældende ret. Det må tvært imod

anses som godtgjort, at betænkningen udtrykkeligt anerkender og forudsætter, at FRL § 22 ekstingverer ejendomsretten over reservedele, når disse anbringes i et luftfartøj og dermed anerkender integrationsprincippet

- at en motor består i flere tusinde delkomponenter, hver især mærket med individuelle serienumre. En motor som en samlet komponent består således, af den til enhver tid værende, samlede mængde af monterede delkomponenter. Motoren består således alene som et samlet hele, med baggrund i det integrationsprincip som konkursboerne gør gældende. På tilsvarende vis består et fly som en samlet genstand af de til enhver tid værende, samlede mængde monterede komponenter, herunder flyskrog, landingsstel, motorer, vinger, instrumenter mm., som alle er individuelt identificerbare qua serienumre. Flyet eksisterer med andre ord alene som et samlet hele grundet integrationsprincippet
- at Cimber koncernen gennem lang tid har fuldt den praksis, at når en motor blev afmonteret med henblik på reparation, så blev en anden motor monteret på flyet, for at holde det pågældende fly i luften, imens den første motor blev vedligeholdt. Når den flyveklare motor kom retur fra reparation, ville den i stedet for at blive genmonteret på sit oprindelige fly, snarere blive monteret på et tredje af flådens fly, for at give plads til at en af motorene fra det 3. fly kunne repareres og det er karakteristisk, at næsten ingen motor blev genmonteret på sit oprindelige fly, når det først havde været monteret på et andet fly. Cimber koncernen har således praktiseret en fast motor pool gennem længere tid
- at sagsøgerne ikke har påvist et juridisk grundlag for, at anvende sagsøgernes "midlertidig anbragt" kriterium
- at dansk retspraksis og herunder specielt Østre Landsrets dom af 30-01-2009 i B 1288-08 (Burgessdommen) har underkendt byretten i Roskildes og betænkningens "midlertidig anbragt" synspunkt og tillige har fastslået, at det altovervejende udgangspunkt ved fortolkningen af flyregistreringsloven er (medmindre der foreligger svig), at integrationsprincippet i flyregistreringslovens § 22 finder anvendelse fra komponentens/tilbehørets montering på flyet. Dommen viser dermed, at der ikke er basis for kreditorernes anbringende, hvorefter det skulle være en fuldt ud anerkendt forudsætning, at anbringelsen skulle være "midlertidig", blot fordi motorene skulle tilbageleveres ved lejeforholdets ophør. Dommen viser endvidere, at der ikke er basis for kreditorernes anbringende om, at længden af motorens konkrete placeringer på flyene før konkursen skulle indikere, at der var tale om kortvarige lejeforhold
- at dansk juridisk teori (U 1989/B90 samt artiklen "Engine Covenants: An insoluble problem" trykt i International Financial Law Review, Okt

1990) og international teori og retspraksis påviser integrationsprincippets udbredelse i luftfartsjuraen, nationalt og internationalt

- at den af kuratellet fremlagte litteratur strækker sig over mere end 60 år, hvor integrationsprincippet i luftfartsbranchen har været fulgt til stadighed og længe
- at de i sagen fremlagte aftale eksempler viser, at branchen og sagsøgerne selv har indrettet sig i overensstemmelse med integrationsprincippet og bruger integrationsprincippet i relation til motorens enkelte bestanddele i deres standardblanketter, som alle bygger på IATA aftaler, hvori integration af motorens enkelte dele indgår.
- at sagsøgerne i udpræget grad anvender anerkendelsesbreve, hvilket skyldes integrationsprincippets eksistens og sagsøgernes anerkendelse heraf, idet disse aftaler kun tjener et formål, nemlig at søge at omgå integrationsprincippet, i modsat fald er erklæringerne irrelevante og uden selvstændigt indhold. Ifølge IATAs' egen skabelon for disse anerkendelsesbreve er det monteringen af motorene på flyet som bevirker, at ejendomsretten til motorene overgår til flyejereren, og det er denne rettighedsovergang som aftalen/anerkendelsesbrevet skal hindre
- at det af de under sagen fremlagte pantebreve (f.eks. bilag N3) fremgår, at de af danske advokater konciperede pantebreve baserer beskrivelsen af panteretten på det integrationsprincip, som konkursboerne gør gældende
- at der hverken i FRL eller den foreliggende retspraksis eller i den fremlagte litteratur, er grundlag for at sondre mellem leaset og ejet materiel
- at det forhold, at de omtvistede motorer er leaset materiel derfor ikke kan lægges nogen betydning
- at betænkningen opregner, hvad der forstås ved "anbragt", nemlig den for tilbehøret naturlige faste forbindelse med flyet. Såfremt betænkningen havde ønsket det af sagsøgerne anførte princip indført, ville dette have været anført i forbindelse med behandlingen af lovtekstens anbringelseskriterium. Dette har betænkningen ikke gjort
- at eftersom de omtvistede motorer i hovedparten af sagerne blev leaset uden samtidig leasing af et fly, kan motorerne i disse sager pr. definition ikke betragtes som værende "midlertidig adskilt" fra deres oprindelige fly, hvorfor det eneste relevante kriterium i disse sager er anbringelseskriteriet
- at betænkningen til sølovens § 47 er uden betydning for sagens afgørelse

henset til, at princippet i U 33/468 også må antages at gælde efter vedtagelsen af sølovens § 33

- at det er ubestridt, at de omtvistede motorer på tidspunktet for konkursens indtræden var monteret på fly ejet af Cimber koncernen, hvorved disse motorer opfylder "anbragt" kriteriet i FRL § 22

For det tilfælde, at retten måtte finde at kreditorernes "midlertidig anbragt" kriterium skal finde anvendelse, gøres det subsidiært gældende, at de omtvistede motorer ikke blot var midlertidigt anbragt på Cimber koncernens fly.

Til støtte for dette subsidiære anbringende gøres det mere specifikt gældende:

- at selv for det tilfælde, at retten måtte lægges betænkningens eksempel (på side 19) til grund, så relaterer eksemplet sig kun til et simpelt reparationseksempel, og er således uanvendeligt på motorvandringerne i de foreliggende sager. Motorene hos Cimber var således på kontinuerligt vandring gennem flåden, afhængig af flådens konkrete driftsmæssige behov. Den gennemgående tendens var, at når en motor blev afmonteret med henblik på vedligehold og/eller reparation, så blev en anden motor monteret på flyet, for at holde det pågældende fly i luften, mens den første motor blev vedligeholdt/repareret. Når den flyveklare motor kom retur fra reparation, ville den i stedet for at blive genmonteret på sit oprindelige fly, enten blive monteret på et tredje af flådens fly, for at en af motorene fra dette fly kunne repareres, eller blive sat på jorden til, et konkret behov opstod. Det karakteristiske er, at der ikke ses nogen tendens til, at motorene skulle genmonteres på deres oprindelige fly, når først de havde været fjernet derfra
- at de til enhver tid værende afmonterede motorer i en sådan praksis har karakter af reservedele, jfr. FRL § 24, stk. 4, når sagsøgerne ikke har påvist, at Cimber havde til hensigt at genmontere motorer på det fly, hvorfra den blev afmonteret. Idet de afmonterede motorer er mere end midlertidigt adskilt fra flyene, omfattes motorerne ikke af rettighederne i flyene. I denne situation vil rettighederne i et givent fly således alene omfatte de til en hver tid værende monterede motorer.
- at sagsøgerne ikke har forklaret, hvad der efter deres opfattelse skal forstås ved en "midlertidig montering"
- at sagsøgerne heller ikke har løftet deres bevisbyrde for, at monteringen var af ren midlertidig karakter
- at der må stilles ganske store krav til kreditorernes bevisbyrde, idet

sagsøgerne ønsker at fravige ordlyden af FRL § 22, og idet kravet gøres gældende overfor et konkursbo

- at hverken leasingforholdets natur eller formålsbestemmelser kan tillægges nogen betydning, idet disse retlige parametre allerede er underkendt i Burgess-sagen/ØLdom B1288/08 af 30-01-2009
- at der ikke er belæg for, at betragte en eneste af de omtvistede motoranbringelser som værende af rent midlertidig karakter, således som oplysningerne om motorenes vandring gennem den af Cimber koncernen opererede flyflåde foreligger for konkursboerne, og
- at kreditorerne før konkursen kontinuerligt har været holdt underrettet om motorenes aktuelle placeringer, og på intet tidspunkt har gjort indsigelser mod ombytningerne/motorvandringerne. Sagsøgeren har således accepteret motorvandringerne og ekstinktion risikoen.

Rettens begrundelse og afgørelse

Indledningsvist bemærkes, at skifteretten, ved vurderingen af, om der i dansk ret gælder et absolut integrationsprincip, således som af konkursboerne påstået, finder at måtte tage udgangspunkt i ordlyden af FRL § 22 og Artikel XVI, sammenholdt med bet. 180 side 16/18/19/ 20 og det af Østre Landsret i B-1288-2008 anførte. Skifteretten finder ikke på baggrund heraf at kunne udlede, at et sådant princip gælder absolut og automatisk blot knyttet til en flymotors fysiske montering, men snarere, at der eksisterer et modereret integrationsprincip for, hvilket (såfremt leasingselskabet/ afbetalingssælgeren har været orienteret om motorenes placering) gælder, at "hvor en tilbehørs-genstand til et luftfartøj midlertidigt er fjernet og erstattet af en anden, hvilket hyppigt forekommer ved reparationer, vil det efter den ensartede formulering af flyregistreringslovens § 22, stk. 1 og skibsregistreringslovens § 48, stk. 1 være nærliggende at antage samme retstilstand, således at de almindelige sikkerhedsrettigheder på den ene side omfatter en tilbehørs-genstand som forbigående er fjernet fra fartøjet, medens de på den anden ikke kan udstrækkes til den midlertidige erstatningsgenstand, for hvis vedkommende, der kan betinges sædvanligt ejendomsforbehold", således som det er antaget i den juridiske teori.

Da der således ikke, efter skifterettens opfattelse, gælder noget absolut integrationsprincip, da rettigheder over en flymotor ikke kan registreres separat, og da ejendomsforbehold over motorer således i et vist omfang kan forbeholdes efter, at montering i et fly har fundet sted, finder skifteretten ikke, at konkursdekrets registrering i medfør af FRL § 1 eller leasingselskabernes viden om motorenes placering i sig selv medfører ekstinktion af leasingselskabernes evt. ejendomsret.

Dernæst bemærkes, at skifteretten ikke i hverken ordlyden af FRL § 22, i bet. nr. 180 eller i det af ØL i B1288-08 anførte, har fundet belæg for ekstinktion af ejendomsforbehold/leasingrettigheder baseret på vandring af en motor mellem flere fly, opereret af samme flyselskab og blot baseret på vandringeres antal og den samlede tidsmæssige udstrækning af vandringerne på alle fly i flåden. Efter skifterettens opfattelse, må det modererede integrationsprincip derimod, jfr. ordlyden af FRL § 22 og det i betænkning 180 på side 16, side 18/19 og side 20 anførte, knytte sig til motorens midlertidige eller varige placering på det enkelte fly, således som også antaget af retten i Roskilde i dom af 14-05-2008.

Ved fastlæggelsen af, hvornår en placering af en given motor i et givet fly herefter kan anses som henholdsvis midlertidig og varig, finder skifteretten ligeledes, at burde tage udgangspunkt i bet. nr. 180 side 16, side 18/19 og side 20 samt det i dom af 14-05-2008 af retten i Roskilde anførte (hvorved bemærkes, at efter skifterettens opfattelse findes det af byretten anførte, ej heller på dette punkt, underkendt ved ØLD B-1288-08).

Efter en gennemgang heraf finder skifteretten ikke, at der er belæg for sagsøgernes antagelse af, at en given motor kan placeres uden tids og formålmæssig begrænsning på et givet fly, i medfør af en lejekontrakt, blot med den ene begrænsning, at motoren på et eller andet vilkårligt af leasinggiver og flyoperatør (evt. ved en forlængelse af lejekontrakten efterfølgende) fastlagt tidspunkt skal fjernes fra flyet.

Skifteretten finder på baggrund af det i betænkningen på side 18/19/20 anførte, at burde sammenknytte "den midlertidige anbringelse" af en motor på et fly med den tidsmæssige varighed af reparationen af den motor hidrørende fra det pågældende fly som motoren konkret erstatter således, at såfremt den konkrete motor bliver siddende på det konkrete fly længere end reparationstiden objektivt tilsiger, eller såfremt motoren placeres (eller forbliver placeret) på flyet, uden at den konkrete motor som den erstatter (længere) er til reparation, da gribes motoren af det modererede integrationsprincip. Skifteretten er herved opmærksom på sølovens § 47 og det i betænkningen hertil anførte om lejede genstande, men henset til, at der ikke ved sølovens § 47 kan antages at være ændret ved princippet i U 33/468 finder skifteretten ikke at dette kan føre til et andet resultat.

Der er ikke til brug for nærværende sager indhentet en sagkyndig udtalelse om den objektive varighed, hverken for en hovedreparation af en flymotor generelt, eller for de enkelte reparationer af de motorer, som de i sagerne omhandlede motorer har erstattet, og de i forklaringerne angivne reparationstider svinger ganske betydeligt, men der er ikke fremlagt indikationer af, at motorer oprindeligt skulle være anbragt på et givet fly af Cimber, uden at en motor hidrørende fra flyet oprindeligt skulle repareres.

På dette lidt uuldstændige grundlag finder skifteretten at måtte tage udgangspunkt i, at alle afhørte har været enige om, at en hovedreparation af en flymotor i hvert fald kan tage op til ca. 3 måneder. Bevisbyrden for at reparationstiden konkret burde have været kortere end den faktiske monterings tid, og/eller, at formålet med placeringen ikke har været objektivt behov for tid til reparation af den konkrete erstattede motor i hele placeringsperioden findes derfor at burde pålægges sagsøgte/den, der påstår ekstinktion, hvor den konkrete motor ikke har siddet på det konkrete fly i mindst 3 måneder, mens sagsøgerne/den, der påstår vindikation omvendt findes at burde have bevisbyrden for objektivt behov for reparationstid og formål med placeringen, hvor placeringen af den konkrete motor på det konkrete fly har været over 3 måneder. Skifteretten har ved sin skønmæssige fastsættelse af tidspunktet for, hvornår bevisbyrden må antages at vende, lagt betydelig vægt på, dels at sagsøgeren NAC i sin standardkontrakt anvender de 3 måneder, som tidsmæssigt kriterium for, hvornår en motor i tilfælde af fjernelse fra flyet skal erstattes, hvilket efter skifterettens opfattelse indicerer, at leasingselskabet efter 3 måneders adskillelse imødeser en betydelig risiko for ekstinktion af den fjernede motor og dels, at sagsøgeren Regional One i sin replik er fremkommet med et nogenlunde tilsvarende synspunkt. At den ene af sagens parter er et konkursbo er efter skifterettens opfattelse ved fastlæggelse af bevisbyrdens placering irrelevant.

Vedr. brugen af "anerkendelsesbreve" finder skifteretten at måtte ligestille denne med "flerlagsbelåning" af industribygninger, hvor ejere og panthavere i henholdsvis en industrihal og en deri placeret malerkabine/fastboltet maskine søger, at aftale sig ud af TL § 37/38 ved at aftale, at panthaveren i bygningen på forhånd frafalder pantet i maskinen til fordel for en separat finansiering af maskinen. Og tilsvarende ved montering af en motor i et fly, søges det modererede integrationsprincip ved anvendelse af "anerkendelsesbreve" på forhånd imødegået, ved en ganske tilsvarende aftale. In concreto er ingen af de foreliggende "anerkendelsesbreve" tiltrådt af panthaverne og skifteretten finder derfor allerede af denne grund anerkendelsesbreve uden betydning, uanset om de foreligger eller ej.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes de sagsøgte ikke at have løftet den dem (i BS 1292/2012) påhvilende bevisbyrde for at motor 807066 har været varigt monteret på OY-RJJ.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes sagsøgeren NAC ikke at have løftet den NAC (i BS 1292/2012) påhvilende bevisbyrde for at motor 807233 ikke har været varigt anbragt på OY-RJG.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes de sagsøgte ikke at have løftet den dem (i BS 1292/2012) påhvilende bevisbyrde for at motor 807238 har været monteret varigt på OY- RJJ.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes de sagsøgte ikke at have løftet den dem (i BS 1301/2012) påhvilende bevisbyrde for at motor 872326 har været varigt monteret på OY-RJH.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes de sagsøgte ikke at have løftet den dem (i BS 1302/2012) påhvilende bevisbyrde for at motor 124548 har været varigt monteret på OY-RTD.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes de sagsøgte ikke at have løftet den dem (i BS 1303/2012) påhvilende bevisbyrde for, at motor 872366 har været varigt monteret på OY-RJH.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes de sagsøgte ikke at have løftet den dem (i BS 1304/2012) påhvilende bevisbyrde for, at motor 124530 har været varigt monteret på OY-RTC.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes sagsøgerne Standard Aero og Magellan (i BS 1306/2012) ikke at have løftet den dem påhvilende bevisbyrde for, at motor 872170 ikke har været varigt placeret på OY-RJI.

På denne baggrund og efter den foretagne bevisførelse findes de sagsøgte ikke at have løftet den dem (i BS 1306/2012) påhvilende bevisbyrde for, at motor 124515 har været varigt placeret på OY-RTF.

Ved fastsættelsen af sagsomkostninger i BS 1292/2012 finder skifteretten at måtte tage udgangspunkt i, at de tre i sagen omhandlede motorer har en værdi af 1.500.000 USD pr. stk., og at sagsøgeren har fået tilkendt 2 stk., mens de sagsøgte har fået en motor. Sagsøgeren har således fået medhold for ca. 18.000.000 kr., hvilket er ca. 2/3 af sagsgenstanden. På baggrund af sagens omfang, kompleksitet, antallet af retsdage og parter, og sagens betydning for parterne findes de sagsøgte in solidum, at burde betale 765.000,00 kr. i sagsomkostninger til sagsøgeren, hvoraf advokatsalær ex. moms udgør 615.000 kr.

Ved fastsættelse af sagsomkostninger i BS 1301/2012 finder skifteretten at måtte tage udgangspunkt i, at den i sagen omhandlede motor har en værdi af ca. 7.200.000 kr., og at sagsøgeren har fået tilkendt motoren. På baggrund af sagens omfang, kompleksitet, antallet af retsdage og parter og sagen betydning for parterne findes de sagsøgte in solidum i sagsomkostninger til sagsøgeren, at burde betale 493.750,00 kr., hvoraf advokatsalær ex. moms udgør 275.000 kr.

Ved fastsættelse af sagsomkostninger i BS 1302/2012 finder skifteretten at måtte tage udgangspunkt i, at den i sagen omhandlede motor har en værdi af

ca. 4.800.000 kr., og at sagsøgeren har fået tilkendt motoren. På baggrund af sagens omfang, kompleksitet, antallet af retsdage og parter og sagens betydning for parterne, hvorved dog bemærkes, at sagsøgernes advokat har repræsenteret flere parter i sagskomplekset findes de sagsøgte in solidum, at burde betale 375.000 kr. i sagsomkostninger til sagsøgerne, hvoraf advokatsalær ex. moms udgør 180.000 kr.

Ved fastsættelsen af sagsomkostninger i BS 1303/2012 finder skifteretten at måtte tage udgangspunkt i, at den i sagen omhandlende motor har en værdi af ca. 12.000.000 kr., og at sagsøgeren har fået tilkendt motoren. På baggrund af sagens omfang, kompleksitet, antallet af retsdage, og parter og sagens betydning for parterne, hvorved dog bemærkes, at sagsøgernes advokat har repræsenteret flere parter i sagskomplekset findes de sagsøgte in solidum i sagsomkostninger til sagsøgerne, at burde betale 585.000 kr., hvoraf advokatsalær ex. moms udgør 348.000 kr.

Ved fastsættelse af sagsomkostninger i BS 1304/2012 finder skifteretten at måtte tage udgangspunkt i, at den i sagen omhandlede motor har en værdi af ca. 3.400.000 kr., og at sagsøgeren har fået tilkendt motoren. På baggrund af sagens omfang, kompleksitet, antallet af retsdage og parter og sagens betydning for parterne, hvorved dog bemærkes, at sagsøgernes advokat har repræsenteret flere parter i sagskomplekset findes de sagsøgte in solidum i sagsomkostninger til sagsøgerne, at burde betale 337.500 kr., hvoraf advokatsalær ex. moms udgør 150.000 kr.

Ved fastsættelse af sagsomkostninger i BS 1306/2012 finder skifteretten at måtte tage udgangspunkt i, at de i sagen omhandlede to motorer har en værdi på henholdsvis ca. 12.000.000 kr., jfr. den af Bloome afgivne forklaring og ca. 7.500.000 kr., jfr. sagsøgerens angivelse af 14-08-2012, og at sagsøgte har fået tilkendt motoren til ca. 12.000.000 kr., mens sagsøgeren har fået tilkendt motoren til 7.500.000 kr. Sagsøgerne har således fået medhold for ca. 1/3 og de sagsøgte for ca. 2/3 af sagsgenstanden. På baggrund af sagens omfang, kompleksitet, antallet af retsdage og parter og sagens betydning for parterne, hvorved dog bemærkes, at sagsøgtes advokater har repræsenteret de sagsøgte i alle sagerne i sagskomplekset findes sagsøgerne in solidum i sagsomkostninger til de sagsøgte, at burde betale 348.000 kr., hvoraf advokatsalær ex. moms udgør 348.000 kr.

Vedr. omkostningsfastsættelsen generelt bemærkes, at sagerne har været meget omfangsrige og har forudsat tilegnelse af en usædvanlig stor mængde materiale, hvorfor salærerne er fastsat højere end sædvanligt. Da faktum i de enkelte sager har divergeret fra motor til motor er den reduktion af omkostningerne, der gives som følge af, at en advokat repræsenterer flere klienter og optræder flere steder i sagskomplekset mindre end sædvanligt.

Thi kendes for ret:

De sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes at anerkende, at sagsøgeren i BS 1292/2012 Nordic Aviation Capital A/S har ejendomsretten til 2 stk. CF34-3B1 flymotorer med serienumrene GE-E- 807066C og GE-E-707238C.

De sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs frifindes for den af sagsøgeren Nordic Aviation Capital A/S i BS 1292/2012 nedlagte påstand vedr. motor GR-807233C.

Inden 14 dage betaler de sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs in solidum i sagsomkostninger i BS 1292/2012 til sagsøgeren Nordic Aviation Capital A/S 765.000,00 kr.

De sagsøgte i BS 1301/2012 Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes at anerkende, at sagsøgeren Regional One Ltd. har et separatistkrav til flymotoren 872326 og således, at denne skal udleveres til sagsøgeren.

Inden 14 dage betaler de sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs in solidum i sagsomkostninger i BS 1301/2012 til sagsøgeren Regional One 493.750,00 kr.

De sagsøgte i BS 1302/2012 Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes, at anerkende Willis Lease Finance Corporations og Lufthansa Technik Aero Alzey GmbHs separatistkrav vedrørende en flymotor af typen PW 124 B med serienummer 124548, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under gældbogsnummer 1394-1 i Cimber Sterling A/S under konkurs, og under gældbogsnummer 12-1 og 9 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs.

Inden 14 dage betaler de sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs in solidum i sagsomkostninger i BS 1302/2012 til sagsøgerne Willis Lease Finance Corporations og Lufthansa Technik Aero Alzey GmbH 375.000,00 kr.

De sagsøgte i BS 1303/2012 Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes, at anerkende Magellan Aircraft Services LLLP's separatistkrav vedrørende en flymotor af typen CF-34-3B1 med serienummer 872366, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under

gældbogsnummer 1393 i Cimber Sterling A/S under konkurs, og gældbogsnummer 11 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs.

Inden 14 dage betaler de sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs in solidum i sagsomkostninger i BS 1303/2012 til sagsøgeren Magellan Aircraft Services LLLP 585.000,00 kr.

De sagsøgte i BS 1304/2012 Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes, at anerkende Willis Lease Finance Corporations og Vector Aerospace Engine Services-Atlantic Inc. 's separatistkrav vedr. en flymotor af typen PW 124B med serienummer 124530, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under gældbogsnummer 1394-2 i Cimber Sterling A/S under konkurs, og under gældbogsnummer 12-2 og 1-1 i Cimber Air-Leasing A/S under konkurs.

Inden 14 dage betaler de sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs in solidum i sagsomkostninger i BS 1304/2012 til sagsøgerne Willis Lease Finance Corporation og Vector Aerospace Engine Services-Atlantic Inc. 337.500,00 kr..

De sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs frifindes i BS 1306/2012 for den af sagsøgerne Magellan Aviation Services Limited og Standard Aero Limited nedlagte påstand vedr. motor nr. 872170.

De sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs tilpligtes i BS 1306/2012, at anerkende Magellan Aviation Services og Standard Aero Limiteds separatistkrav vedrørende en flymotor af typen PW124B med serienummer 124515, der er anmeldt i Cimber Sterling A/S under konkurs i henhold til konkurslovens § 82 og registreret under gældbogsnummer 1392 og 2121-2 i Cimber Sterling A/S under konkurs, og under gældbogsnummer 10-1-7-2 i Cimber Air Leasing A/S under konkurs.

Inden 14 dage betaler der sagsøgte Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs in solidum i sagsomkostninger i BS 1306/12 til sagsøgerne Magellan Aviation Services Limited og Standard Aero Limited 348.000,00 kr..