

DOM

afsagt den 19. juni 2015 af Vestre Landsrets 2. afdeling (dommerne Bjerg Hansen, Annette Dellgren og Astrid Bøgh) i ankesagerne

V.L. B-3087-13

Nordic Aviation Capital A/S
(advokat Lasse Rungholm, Aarhus)

mod

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs
ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen
(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)

V.L. B-3104-13

Standard Aero Limited
(advokat Jacob Skude Rasmussen, København)

mod

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs
ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen
(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)

V.L. B-3105-13

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs
ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen
(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)

mod

Nordic Aviation Capital A/S

(advokat Lasse Rungholm, Aarhus)

V.L. B-3106-13

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs
ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørlev og advokat Lisa Bo Larsen
(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)
mod
Regional One Ltd.
(advokat Niels Borum, Odense)

V.L. B-3107-13

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs
ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørlev og advokat Lisa Bo Larsen
(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)
mod
Willis Lease Finance Corporation
og
Lufthansa Technik Alzey GmbH
(advokat Jacob Skude Rasmussen, København, for begge)

V.L. B-3108-13

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs
ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørlev og advokat Lisa Bo Larsen
(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)
mod
Magellan Aircraft Services LLLP
(advokat Jacob Skude Rasmussen, København)

V.L. B-3109-13

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs
ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørlev og advokat Lisa Bo Larsen

(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)

mod

Willis Lease Finance Corporation

og

Vector Aerospace Engine Services - Atlantic Inc.

(advokat Jacob Skude Rasmussen, København, for begge)

og

V.L. B-3110-13

Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs

ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen

(advokat Dennis Højslet, København og advokat Henrik Thal Jantzen, København)

mod

Magellan Aviation Services Limited

og

Standard Aero Limited

(advokat Jacob Skude Rasmussen, København, for begge)

Biintervenient til støtte for leasinggiverne: Brancheforeningen Dansk Luftfart

(advokat Morten Midtgaard Pedersen, København)

Skifteretten i Sønderborg har den 4. december 2013 afsagt dom i 1. instans (rettens nr. BS SKSk-1292/2012, BS SKSk-1306/2012, BS SKSk-1301/2012, BS SKSk-1302/2012, BS SKSk-1303/2012, BS SKSk-1304/2012).

Påstande

For landsretten har parterne nedlagt følgende påstande:

V.L. B-3087-13

Nordic Aviation Capital A/S (herefter NAC) har gentaget sin påstand for skifteretten om,

at Cimber Sterling A/S og Cimber Air-Leasing A/S begge under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen (herefter konkursboerne) skal anerkende, at NAC har ejendomsretten til 1 stk. CF34-3B1 flymotor med serienummer GE-E-807233C.

Konkursboerne har påstået stadfæstelse.

V.L. B-3104-13

Standard Aero Limited (herefter Standard Aero) har gentaget sin påstand for skifteretten om, at konkursboerne skal anerkende Standard Aeros separatistkrav vedrørende flymotor af typen CF43-B1 med serienummer 872170.

Konkursboerne har påstået stadfæstelse.

V.L. B-3105-13

Konkursboerne har gentaget deres påstand for skifteretten om frifindelse for så vidt angår motornumrene 807066 og 807238.

NAC har påstået stadfæstelse.

V.L. B-3106-13

Konkursboerne har gentaget deres påstand for skifteretten om frifindelse for så vidt angår motornummer 872326.

Regional One Ltd. (herefter Regional One) har påstået stadfæstelse.

V.L. B-3107-13

Konkursboerne har gentaget deres påstand for skifteretten om frifindelse for så vidt angår motornummer 124548.

Willis Lease Finance Corporation (herefter Willis) og Lufthansa Technik Alzey GmbH (herefter Lufthansa) har påstået stadfæstelse.

V.L. B-3108-13

Konkursboerne har gentaget deres påstand for skifteretten om frifindelse for så vidt angår motornummer 872366.

Magellan Aircraft Services LLLP (herefter Magellan Aircraft) har påstået stadfæstelse.

V.L. B-3109-13

Konkursboerne har gentaget deres påstand for skifteretten om frifindelse for så vidt angår motornummer 124530.

Willis og Vector Aerospace Engine Services - Atlantic Inc. (herefter Vector) har påstået stadfæstelse.

V.L. B-3110-13

Konkursboerne har gentaget deres påstand for skifteretten om frifindelse for så vidt angår motornummer 124515.

Standard Aero og Magellan Aviation Services Limited (herefter Magellan Aviation) har påstået stadfæstelse.

Supplerende sagsfremstilling

Der har for landsretten været fremlagt oversigter over motorvandring, som svarer til det, der er gengivet i skifterettens dom.

Forklaringer

Vidne 9, **Vidne 8** og **Vidne 5** har afgivet supplerende forklaring for landsretten.

Vidne 9 har supplerende forklaret, at der dels er planlagte vedligeholdelses- eftersyn og reparationer, dels uplanlagte reparationer. Normalt ved man, hvor lang tid en reparation vil tage, men der kan opstå problemer undervejs. En "fuld overhaling" af en motor tager mellem 45 og 60 dage afhængig af, hvilken motor der er tale om. De planlagte eftersyn afhænger af, hvor meget motoren har fløjet. Hvis en motor skal til eftersyn eller repareres, kan der påmonteres flyet en anden motor imens, så driften af flyet kan fortsætte.

Vedligeholdelsen af Cimbers fly skete lige som i et hjul, hvor man starter med det første fly, og så går videre med det næste osv., indtil man har nået "hele hjulet rundt" (staggered maintenance). Der kunne være flere motorer, som hørte sammen, der skulle repareres/ efterses samtidig, fordi det var de oprindelige motorer på det pågældende fly. Der skulle bruges en leasingmotor inden afmontering af den første motor. Det kunne godt være, at den leasede motor blev siddende på det første fly, men den kunne også vandre fra fly til fly, indtil den sidste motor i "hjulet" kom tilbage fra reparation. Cimber estimerede, hvornår en given motor kom tilbage på det oprindelige fly, men det er en dynamisk proces, og der kunne ske ændringer i forhold til den oprindelige plan. Det er en naturlig proces, at motorerne sidder på andre fly end deres oprindelige placering, og det gælder for alle flyselskaber.

Det tager mellem 3 og 8 dage at afmontere en motor og flytte den til et andet fly, måske lidt kortere ved visse fly. Man lejer eller leaser typisk kun en motor, hvis reparationen af en motor tager omkring en uge eller mere. Det er en løbende vurdering, om der skal lejes en motor i en given periode.

Cimber ændrede ikke praksis med hensyn til placering af motorer på de enkelte fly i forløbet op til konkursen, men det hele blev mere hektisk til sidst.

Cimber styrede al vedligeholdelse af flyene i et edb-system ved navn Amicos. Man kunne ikke i dette system se, hvordan motorerne skulle bevæge sig, men det kunne man, hvis man sammenholdt det med hangarvisit planen. Ved at sammenholde disse to systemer vidste de, hvor motorerne skulle ende. De anvendte et "click-system", og når de var nået "hjulet rundt", havde de foretaget vedligeholdelse af alle fly inden for en bestemt gruppe. Cimber vidste altid, hvilke motorer der hørte til hvilke fly, og det var også nødvendigt, da de lejede

motorer skulle tilbage til ejerne.

Standard Aero var Cimbers foretrukne med hensyn til leje af motorer. Standard Aero udførte reparationer for Cimber, og Cimber lejede motorer af Standard Aero, mens reparationerne foregik. Cimber havde ikke selv råd til at have reservemotorer stående. En flymotor kan koste omkring 20-25 mio. kr. Når Standard Aero var færdig med reparationen af en motor, fremgik det af lejekontrakten, at den motor, som Cimber havde lejet, skulle leveres tilbage. Cimber betalte dels fee, dels et beløb for de timer, hvor motoren var i drift. Man kunne ikke få repareret flymotorer i Danmark.

En flymotor er bygget op af moduler med roterende dele. Når den har fløjet et vist antal timer, skal nogle dele skiftes ud. En flymotor får aldrig en nul-værdi, fordi den kan bruges til at tage reservedele fra. Værdien forringes nok med ca. 80 %.

Foreholdt ekstrakten side 593, (exhibit A til Aircraft Lease Agreement med NAC) har vidnet forklaret, at Cimber fik ansvaret for den videre drift af den lejede motor, og derfor skulle Cimber have motorens data. En lejet flymotor skal ikke tilbageleveres i samme stand, for lejeren betaler udlejer for brugen af motoren.

Foreholdt ekstrakten side 786 (motorvandring OY-RJA) vedrørende de mange registreringer af på- og afmontering af motorer på OY-RJJ i perioden fra den 29. marts 2012 til den 2. april 2012 har vidnet forklaret, at det ikke kan lade sig gøre at påmontere en motor og afinstallere den samme dag. Det er ikke fysisk muligt at skifte motorerne med de angivne intervaller, hvis flyet skal i drift med passagerer. Registreringerne kan skyldes, at edb-operatoren har lavet en fejl, men vidnet ved det ikke. Der er lovkrav for så vidt angår vedligeholdelse af flymotorer.

Cimber havde leaset 4 hele fly af NAC. Cimber og NAC forhandlede på et tidspunkt om, hvorvidt Cimber skulle købe disse fly, men det blev ikke til noget. Cimber fløj med NAC's fly helt frem til konkursen. NAC accepterede på et tidspunkt, at nogle motorer blev flyttet over på Cimberfly. Der blev i den forbindelse udarbejdet anerkendelsesaftaler.

Han har efter konkursen arbejdet tæt sammen med konkursboet, og han har fremskaffet tonsvis af data. Efter konkursen lavede de et totalt overblik over, hvem der ejede motorerne. Det arbejde startede de på lige efter konkursens indtræden.

Det koster 20-25.000 kr. at udskifte en motor. Da de forhandlede om køb af NAC flyene, var det de motorer, der horte til flyene, de regnede med i prisen.

Når et fly hører til inden for en bestemt gruppe af fly, der har samme ejer, har det ikke så stor betydning, på hvilke fly motorerne sidder. Internt i Cimber flyttede de motorerne en del rundt på flyene.

Han har været i branchen siden 1986.

Det sker ofte, at et flyselskab køber en flykrop for at bruge den til reservedele. Man køber ikke en flykrop for at bringe flyet i drift.

Vidne 8 har supplerende forklaret, at han var juridisk chef i Cimber Sterling og direktør i Cimber Air-Leasing. Der var ikke andre ansatte i leasingselskabet, og han fik ikke separat løn i leasingselskabet.

Foreholdt den interne leasingkontrakt mellem de to Cimberselskaber, ekstrakten side 638, har vidnet forklaret, at Gorrissen Federspiel udarbejdede 3 leasingkontrakter. Der fandtes andre leasingkontrakter mellem koncernforbundne selskaber i Cimber, og disse kontrakter var mere omfattende. De må befinde sig blandt de dokumenter, som konkursboet er i besiddelse af.

Cimber udstedte 2 eller 3 dokumenter, hvor de anerkendte NAC's ejendomsret til de lejede motorer, der blev installeret i Cimber fly. Han har aldrig nægtet at lave et anerkendelsesbrev, men Cimber udstedte kun anerkendelsesbreve, når der blev anmodet om det. Forevist anerkendelsesbrevet af 25. februar 2011, ekstrakten side 675, har vidnet forklaret, at det er rigtigt, at det ikke fremgår, for hvilken periode motoren skulle lejes, og han kan ikke huske, om NAC satte en tidsbegrænsning. Den pågældende motor blev flyttet fra et NAC fly til et Cimber fly på et tidspunkt, hvor Cimber flyets egen motor skulle vedligeholdes. Han ved ikke hvor længe, det var meningen, at motoren skulle lejes.

Forevist anerkendelsesbrevet af 23. marts 2012, ekstrakten side 712, har vidnet forklaret, at han godt kan genkende dokumentet. Der var tale om en standardformulering, som de havde fået af NAC. For Cimber var det en selvfølge, at motoren fortsat tilhørte NAC, selv om den

blev sat på et Cimber fly.

Forevist kæreskrift af 30. juli 2012, side 3, 1. og 2. afsnit, ekstrakten side 760, har han forklaret, at han skrev dette efter, at han var blevet ansat i det nye Cimber A/S i juni 2012. Han bekræftede i brevet, at de tre motorer tilhørte NAC.

Cimber havde allerede, da man lejede flyene hos NAC, skrevet under på, at motorerne tilhørte NAC, og derfor var det for så vidt overflødigt at skrive under på anerkendelsesbreve, da motorerne blev flyttet over på Cimber fly.

Det fremgår af Annex A til en intern leasingaftale, ekstrakten side 641, hvilke motorer der skulle sidde på flyet ved tilbageleveringen. Når man lejer et fly, er det normalt, at det tilbageleveres til udlejeren med de samme motorer, medmindre parterne er blevet enige om noget andet. Det ville således have krævet en særskilt aftale at levere det lejede fly tilbage med andre motorer end anført i Annex A.

Leasingaftalerne blev lavet som led i en finansieringspakke. Panthaverne går op i, hvilke motorer der sidder på flyet, når de vurderer flyets værdi ved belåningen. Det er helt normalt, at man anfører numrene på motorerne i leasingaftaler.

De troede, at finansieringen af Cimbers fortsatte drift gik på plads indtil 1-2 dage for konkursen. Umiddelbart efter konkursen stod han til rådighed for konkursboet.

Vidne 5 har supplerende forklaret, at Standard Aeros samarbejde med Cimber startede i 2000. Da var Cimbers flåde mindre, og de startede med at leje én motor. Standard Aero udlejer motorer som et supplement til sit hovedforretningsområde, som er reparation af flymotorer. Hvis et luftfartsselskab ikke selv har en reservemotor, er det almindeligt, at Standard Aero udlejer en motor til det pågældende selskab, mens Standard Aero reparerer selskabets motor.

Standard Aero ejer selv et antal motorer, men ikke tilstrækkeligt til at dække det behov, der er for at udleje motorer. I nogle tilfælde lejer Standard Aero derfor motorer af tredjemand, og disse motorer lejer Standard Aero videre, hvilket bl.a. skete til Cimber. Vedrørende de to motorer, som sagen omhandler, har vidnet forklaret, at motornummer 124515 var Standard Aeros egen, hvorimod Standard Aero selv havde leaset 872170 og videreleaset den til

Cimber. Standard Aero skulle i princippet altid have den leasede motor retur ved leasingperiodens udløb, bl.a. fordi man selv skulle levere de motorer, som selskabet selv havde leaset, tilbage til ejerne til nærmere aftalte tidspunkter.

Forevist leasingaftalen, ekstrakten side 618, har vidnet forklaret, at han kan huske denne leasingaftale. Kontraktens indhold er præget af, at Standard Aero selv havde leaset motoren, og det var den faktiske ejer af motoren, der havde bestemt, hvad der skulle stå i kontrakten. Det er en kontrakt, der er udarbejdet til at dække globalt og i alle mulige situationer. Denne kontrakt er anderledes end de kontrakter, hvor Standard Aero udlejer en motor, som firmaet selv ejer.

Foreholdt punkt 8 c (iii) i leasingkontrakten, ekstrakten side 621, har vidnet bekræftet, at det er et anerkendelsesbrev, der tales om her. Standard Aero fik - så vidt han ved - ikke anerkendelsesbreve fra Cimber, og Standard Aero har - så vidt han ved - heller ikke gjort noget for at få det. Efter Standard Aeros opfattelse har denne klausul at gøre med et mere risikofyldt miljø, og det var derfor slet ikke i deres tanker, at det skulle være nødvendigt at få et anerkendelsesbrev fra Cimber. I øvrigt fremgik det klart af leasingkontrakten, at der ikke var tale om overdragelse af ejendomsretten til motoren.

Foreholdt ekstrakten side 668 vedrørende motornummer 124515 (Temporary Equipment Lease Agreement) har vidnet forklaret, at denne kontrakt var noget kortere end den anden. Det er en standardkontrakt, som er udformet internt, og den er lavet til at dække denne type motorer. Denne kontrakt kunne bruges både, hvis Standard Aero ejede motoren, og den var ejet af en anden og videreudlejet af Standard Aero. I denne kontrakt er der ikke omtalt et anerkendelsesbrev, hvilket skyldes, at kontrakten blev brugt i lande, hvor de ikke følte, at det var nødvendigt med anerkendelsesbreve, f.eks. Danmark. Hertil kom, at Standard Aero havde haft et langvarigt samarbejde med Cimber.

Det er rigtigt, at leasingkontrakten, ekstrakten side 618 ff., blev indgået den 6. juni 2008 og oprindeligt var aftalt til at skulle vare 18 måneder, men ved aftaleperiodens udløb kunne de se, at der var flere af Cimbers motorer, der ville kræve service hos Standard Aero, og derfor blev der indgået en aftale om forlængelse af aftalen. Standard Aero aftalte samtidig en forlængelse af lejekontrakten med ejeren af motoren, Willis.

Normalt blev der udarbejdet en reparationsplan, hvor der blev betalt for hver enkelt repa-

ration, men i forhold til Cimber forsøgte de at effektivisere serviceringen, så de planlagde et serviceforløb for flere motorer. En lejet motor skulle tilbageleveres til Standard Aero efter endt reparation af motoren, men den kunne også blive hos Cimber i længere tid, hvis de reparerede flere motorer efter hinanden. Standard Aero foretog reparationer for Cimber helt frem til konkursen.

På konkurstidspunktet havde Standard Aero nogle af Cimbers motorer til reparation. Han ved ikke, hvor mange det drejer sig om, men måske 5 i alt. Han tror, at Standard Aero tilbageholder en eller flere af disse motorer.

Begge de motorer, som Standard Aero leasede til Cimber, og som er omfattet af denne sag, var midlertidige erstatninger for motorer, som Cimber havde sendt til reparation hos Standard Aero. Det kom bag på ham, at Standard Aero ikke kunne få motorerne udleveret af konkursboet.

Standard Aero har ikke lejet motorer ud til danske luftfartsselskaber efter Cimbers konkurs. Ledelsen er af den opfattelse, at de ikke vil udleje en motor til et dansk luftfartsselskab, hvis Standard Aero ikke er helt sikker på at få motorerne tilbage. Dette standpunkt vil øge luftfartsselskabers driftsomkostninger, fordi de så enten selv må købe reservemotorer eller udstede en garanti.

Retsgrundlaget

Lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (i det følgende flyregistreringsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 620 af 15. september 1986 med senere ændringer, indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

”Kap. 1

§ 1. Rettigheder over luftfartøjer, som er indført i det i luftfartsloven omhandlede nationalitetsregister, skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om luftfartøjet og mod retsforfølgning. Registrering sker ved indførelse i et for hele riget fælles rettighedsregister, der føres af Statens Luftfartsvæsen.

Stk. 2. Den ret, der skal kunne fortrænge en uregistreret ret, skal selv være registreret og erhververen i følge aftale i god tro.

Stk. 3. ...

§ 2. Et privat dokument skal for at kunne registreres efter sit indhold gå ud på at fastslå, stifte, forandre eller ophæve en af følgende rettigheder:

- 1) ejendomsretten ...
- 2) lejerettigheder ...
- 3) panterrettigheder og lignende sikkerhedsrettigheder ...

...

§ 22. 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, der midlertidigt er 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."

I bemærkningerne til det lovforslag, der lå til grund for loven, som stort set blev vedtaget uændret, blev blandt andet følgende anført, jf. FT 1959-60, Tillæg A, spalte 1585 ff.:

"... Med forbillede i de for fast ejendom og skibe gældende bestemmelser foreslås der indført et særligt register, hvori privatretlige rettigheder over luftfartøjer, der er indført i det i luftfartsloven omhandlede nationalitetsregister, skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om luftfartøjet og mod retsforfølgning. Herudover indeholder udkastet en række bestemmelser, der tilsigter at skabe det fornødne grundlag for, at Danmark kan ratificere den i Genève den 19. juni 1948 indgåede konvention om anerkendelse af rettigheder over luftfartøjer. Med hensyn til det nærmere indhold af udkastet henvises til betænkningen.

Justitsministeriet har i det store og hele kunnet tiltræde de synspunkter, der er kommet til udtryk i udvalgets lovudkast, og det foranstående lovforslag svarer på alle væsentlige punkter til dette udkast. Hvor der er foretaget ændringer, er der gjort rede herfor i det følgende."

Endvidere hedder det blandt andet i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser:

"Til §§ 18-22.

De foretagne ændringer er af formel og redaktionel karakter."

Lovforslaget byggede på Betænkning nr. 180/1957 angående en lovgivning om registrering af rettigheder over luftfartøjer. I betænkningen, der indeholdt et lovudkast med bemærkninger, er det på side 9 blandt andet anført:

"Lovforslaget indeholder de bestemmelser, som er nødvendige, for at Danmark kan ratificere den internationale konvention om anerkendelse af rettig-

heder over luftfartøjer, som blev indgået i Genève den 19. juni 1948 mellem 19 stater, deriblandt Danmark, Norge og Sverige. Desuden hjemler forslaget indførelsen af et særligt register, hvori privatretlige rettigheder over luftfartøjer kan indføres, og fastslår de til en indførelse i dette register knyttede retsvirkninger, således at der med hensyn til rettigheder over luftfartøjer kommer til at gælde regler, der i det væsentlige svarer til de om rettigheder over faste ejendomme og skibe gældende regler.”

I betænkningen side 11 er det blandt andet anført:

”... Luftfartøjernes meget betydelige værdi, den sikkerhed, hvormed de lader sig identificere, og ønsket om at lette finansieringen af luftfarten gennem tilvejebringelsen af en egentlig realkreditordning har i andre lande ført til en udstrakt sidestilling af luftfartøjer med skibe og faste ejendomme. Nærværende forslag indeholder de til gennemførelsen af en tilsvarende ordning her i landet fornødne lovregler.”

I betænkningen side 12 og 18 er det videre blandt andet anført:

”Til § 1.

...

Af § 1, stk. 1, fremgår, at rettigheder over luftfartøjer for fremtiden principielt vil være undergivet tilsvarende regler, som gælder om fast ejendom. ...

Til § 22.

I lighed med, hvad der gælder om rettigheder over faste ejendomme og skibe, lader forslaget rettigheder over luftfartøjer omfatte et vist tilbehør til disse. Som det fremgår af henvisningen til §§ 2 og 5 har bestemmelsen af tilbehørsbegrebets omfang ikke blot betydning i forhold til de viljesbestemte rettigheder over det enkelte luftfartøj, men også med hensyn til krav på bjergeløn og erstatningskrav for de tidligere omhandlede ekstraordinære opofrelser. Afgrænsningen af begrebets omfang er sket i overensstemmelse med Genèvekonventionens art. XVI. Når bestemmelsen som hovedregel opstiller krav om, at tilbehøret skal være ”anbragt” i luftfartøjet, er dette ikke ensbetydende med, at det er tilstrækkeligt, at den enkelte 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. Det samme gælder genstande, som vel tilhører luftfartøjets ejer, men ikke tjener til luftfartøjets udrustning. På den anden side må tilbehøret også omfatte beholdninger af benzin og olie, som befinder sig i luftfartøjet for at blive benyttet til driften af dette, og overhovedet alt tilbehør, som er fornødent, for at luftfartøjet kan være luftdygtigt. Tilbehørsbegrebet undergår imidlertid en vis udvidelse ved også at omfatte sådanne genstande, som vel efter deres art falder ind under tilbehørsbegrebet, men midlertidig 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 midlertidig 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 den ikke kommer til anvendelse på tilbehørsgenstande, som midlertidig er anbragt til erstatning af genstande, som omfattes af rettighederne over luftfartøjet.”

Ved flyregistreringsloven er der sket gennemførelse i dansk ret af Genève-konventionen af 19. juni 1948 om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer, jf. bekendtgørelse nr. 9 af 25. januar 1965. Konventionen indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”Artikel I

(1) De kontraherende stater forpligter sig til at anerkende:

- (a) ejendomsretten til et luftfartøj,
- (b) ...
- (c) ...
- (d) panterrettigheder og lignende sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer, der
...

såfremt sådanne rettigheder

- (i) er stiftet i overensstemmelse med lovgivningen i den kontraherende stat, hvor luftfartøjet på tidspunktet for rettighedernes stiftelse var registreret med hensyn til nationalitet, og
- (ii) er lovformeligt indført i et offentligt register i den kontraherende stat, hvor luftfartøjet er indregistreret med hensyn til nationalitet.

...

Artikel XVI

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

Folketinget har vedtaget lov nr. 573 af 4. maj 2015 om internationale sikkerhedsrettigheder i flymateriel. Loven tilvejebringer det lovgivningsmæssige grundlag for, at Danmark kan tiltræde Cape Town-konventionen og flymaterielprotokollen. Idet loven først vil kunne træde i kraft, når Danmark har tiltrådt Cape-Town-konventionen og flymaterielprotokollen, fastsætter justitsministeren tidspunktet for lovens ikrafttræden.

Loven, der endnu ikke er trådt i kraft, indebærer bl.a., at sikkerhedsrettigheder i flygenstande, som er omfattet af konventionens og protokollens anvendelsesområde, dvs.

flyskrog, helikoptere og flymotorer med en vis minimumskapacitet, og hvor debitor enten befinder sig i Danmark på aftaletidspunktet, eller hvor flyskroget eller helikopteren er nationalitetsregistreret i Danmark, vil kunne blive registreret i et internationalt rettighedsregister og som følge heraf nyde (international) beskyttelse foran enhver senere registreret sikkerhedsrettighed og enhver uregistreret rettighed.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten og har procederet i overensstemmelse hermed.

Landsrettens begrundelse og resultat

Ifølge flyregistreringslovens § 22, stk. 1, omfatter panteretten det i et luftfartøj anbragte tilbehør, herunder motorer, der midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet. Efter ordlyden af bestemmelsen sammenholdt med forarbejderne må bestemmelsen forstås således, at i de tilfælde, hvor en motor, der er anbragt i et luftfartøj, midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet, bevarer pantehaver sin panterettighed over den pågældende motor, og kun i disse tilfælde får pantehaver ikke (tillige) pant i den motor, der midlertidigt anbringes i det pågældende luftfartøj til erstatning for den motor, der midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet. I de tilfælde, hvor en i luftfartøjet anbragt motor ikke blot midlertidigt er adskilt fra flyet, omfatter panteretten således den motor, der er anbragt i flyet som erstatning for den motor, der ikke blot midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet.

Med udgangspunkt heri gennemgås i det følgende de enkelte flymotorer:

Vedrørende NAC

Cimber leasede i 2007 tre (hele) fly af NAC. Der blev ikke indgået særskilte leasingaftaler vedrørende motorene i flyene, men der blev indgået leasingaftaler om flyene, og motorerne var nævnt i et bilag til kontrakterne. I kontrakterne, der efter det oplyste i det væsentlige er enslydende, er det i punkt 14 anført, at leasingtager med forbehold for punkt 16.6 forpligtede sig til ikke at indgå eller tillade nogen form for pool-aftale eller pool-ordning om en motor uden forudgående skriftligt samtykke fra leasinggivers side. I kontrakterne er det i punkt 16.6 i den danske oversættelse anført:

"Afmontering af Motorer

Leasingtager forpligter sig til at sikre, at ingen Motor, som er monteret på Flyet, må afmonteres Flyet, bortset fra:-

- (a) Leasingtager er berettiget til at montere enhver Motor på et andet fly, som Leasinggiver opererer, dog under forudsætning af, at Leasingtager hver måned rapporterer til Leasinggiver de faktiske timer og cyklusser for netop denne Motor, som er installeret på et andet fly, eller
- (b) Hvis den er udskiftet, således som det udtrykkeligt er tilladt i nærværende Aftale; eller
- (c) Hvis afmonteringen er af en forældet genstand og er i overensstemmelse med det Godkendte Vedligeholdelsesprogram; eller
- (d) (i) som led i vedligeholdelse, servicering, reparation, eftersyn eller test af Motoren eller Flyet; eller (ii) med henblik på at foretage sådanne modifikationer af Motoren, som er tilladte i medfør af nærværende Aftale;

og i hvert enkelt tilfælde kun hvis den geninstalleres eller udskiftes med en motor, som er i overensstemmelse med nærværende Aftale, så snart det er praktisk muligt, men i hvert tilfælde, ikke senere end 90 dage efter den er fjernet.

..."

Aftalerne skulle gælde i 5 år. Den ene kontrakt udløb den 30. maj 2012, mens de to andre kontrakter blev forlænget til den 7. maj 2012.

Cimber underskrev den 25. februar 2011 Recognition of Rights Agreement vedrørende bl.a. motor 807233 og den 23. marts 2012 vedrørende motor 807066 og motor 807238.

Vedrørende motor 807233 er det oplyst, at den var monteret på OY-RJE indtil den 3. juni 2009, hvor den blev afmonteret og erstattet af motor 873583. Den 2. juni 2010 blev motor 807233 monteret på OY-RJD. Den 7. marts 2011 blev den afmonteret fra OY-RJD og samme dag monteret på OY-RJG, hvor den sad ved konkursens indtræden.

Vedrørende motor 807066 er det oplyst, at den blev afmonteret OY-RJC den 12. november 2009. Den 23. april 2010 blev den monteret på OY-RJE i stedet for motor 873583. Den 11. april 2011 blev motor 807066 afmonteret fra dette fly og samme dag monteret på OY-RJD. Den 30. marts 2012 blev den afmonteret fra OY-RJD og samme dag påmonteret OY-RJJ, hvor den fortsat var monteret ved konkursens indtræden.

Vedrørende motor 807238 er det oplyst, at den blev afmonteret OY-RJF den 19. maj 2008 og den 4. september 2008 genmonteret på samme fly. Den 24. februar 2011 blev den afmonteret OY-RJF og den 25. februar 2011 monteret på OY-RJE i stedet for motor 807323. Den 11. april 2011 blev motor 807238 afmonteret OY-RJE og samme dag påmonteret OY-RJD. Den 29. marts 2012 blev den afmonteret OY-RJD og samme dag påmonteret OY-RJJ, hvor den fortsat var monteret ved konkursens indtræden.

På denne baggrund er der ikke grundlag for at fastslå, at motor 807066, motor 807238 eller motor 807233 var anbragt på de respektive fly som erstatning for en motor, der blot midlertidigt var adskilt fra luftfartøjet.

Landsretten tiltræder derfor, at konkursboerne er frifundet for NAC's påstand for så vidt angår motor 807233, og landsretten tager endvidere konkursboernes påstand om frifindelse for så vidt angår motor 807066 og motor 807238 til følge.

Vedrorende Standard Aero

Vidne 5 har forklaret, at Standard Aero har samarbejdet med Cimber siden år 2000 og har udlejet ca. 15 motorer til Cimber.

Standard Aero indgik med virkning fra den 6. juni 2008 en aftale om generelle vilkår for leasingaftale om udstyr med Cimber. I kontraktens punkt 1 er det anført, at aftalen skulle fortsætte indtil udlobet af den længste individuelle udstyrsleasingaftale, medmindre anden forlængelse måtte indgås, eller den blev opsagt med skriftligt samtykke fra begge parter. Det er ubestridt, at aftalen fortsat var gældende ved konkursens indtræden den 3. maj 2012. Det fremgår af kontraktens punkt 7, at formålet med aftalen var, at Cimber lejede udstyret med henblik på midlertidigt at erstatte Cimbers udstyr. Dette er i tråd med **Vidne 5's** forklaring om, at de motorer, som Standard Aero leasede til Cimber, skulle erstatte motorer, som var til reparation hos Standard Aero.

For så vidt angår motor 872170 er det oplyst, at denne motor i perioden fra den 3. juli 2008 til den 20. august 2008 var monteret på OY-RJG til erstatning for motor 807080. Fra den 11. september 2008 til den 9. oktober 2009 var motor 872170 monteret på OY-RJB i stedet for motor 872774. Den 24. september 2010 blev motor 872170 monteret på OY-RJA, hvor motor 872758 blev afmonteret. Den 18. september 2011 blev motor 872170 afmonteret fra

OY-RJA, og den blev herefter den 9. oktober 2011 monteret på OY-RJH i stedet for motor 872971. Den 29. december 2011 blev motor 872170 afmonteret fra OY-RJH og blev samme dag monteret på OY-RJI i stedet for motor 873583, som tidligere havde været installeret på OY-RJH og OY-RJE. Motor 872170 var fortsat monteret på OY-RJI ved konkursens indtræden den 3. maj 2012.

På denne baggrund er der ikke grundlag for at fastslå, at motor 872170 var anbragt på OY-RJI som erstatning for en motor, der blot midlertidigt var adskilt fra luftfartøjet.

Landsretten tiltræder derfor, at konkursboerne er frifundet for Standard Aeros påstand for så vidt angår motor 872170.

For så vidt angår motor 124515 er det oplyst, at denne motor den 4. august 2010 blev monteret på OY-RTD i stedet for motor AH0007. Den 24. januar 2011 blev motor 124515 afmonteret OY-RTD. På dette fly blev motor AH0009 2 dage efter påmonteret. Den 3. marts 2011 blev motor 124515 monteret på OY-RTC i stedet for motor AH0016. Den 12. november 2011 blev motor 124515 afmonteret OY-RTC, og den 12. marts 2012 blev den monteret på OY-RTF i stedet for motor AH0013, som tidligere havde siddet på OY-RTD. Motor 124515 var fortsat monteret på OY-RTF ved konkursens indtræden.

På denne baggrund er der heller ikke grundlag for at fastslå, at motor 124515 var anbragt på flyet som erstatning for en motor, der blot midlertidigt var adskilt fra luftfartøjet.

Landsretten tager derfor konkursboernes påstand om frifindelse for så vidt angår motor 124515 til følge.

Vedrørende Regional One

Regional One indgik den 19. marts 2012 en kontrakt med Cimber om leasing af motor 872326. Det fremgår af artikel 3, at lejeperioden var 6 måneder, og at lejeaftalen herefter blev forlænget automatisk for yderligere 1 måned ad gangen, indtil den blev opsagt af enten leasingtager eller leasinggiver. Det fremgår ikke af kontrakten, hvilken flymotor motor 872326 skulle erstatte. I artikel 8 er det anført, at ejendomsretten til motoren til enhver tid tilhører og forbliver hos Regional One, og i artikel 14 er det anført, at leasingtager til leasinggiver skal rapportere installationsdatoen af motoren på et hvilket som helst fly i lea-

singperioden.

Det er oplyst, at motor 872326 få dage før konkursens indtræden blev monteret på OY-RJH, som var uden motorer, idet disse var afmonteret henholdsvis den 29. december 2011 og den 22. marts 2012.

På denne baggrund er der ikke grundlag for at fastslå, at motor 872326 var anbragt på flyet som erstatning for en motor, der blot midlertidigt var adskilt fra luftfartøjet.

Det kan efter omstændighederne ikke anses for retsstridigt, at motoren blev installeret på OY-RJH, der var leaset af Cimber Sterling A/S' datterselskab, Cimber Air-Leasing A/S.

Vidne 3 har for skifteretten forklaret, at Regional One – trods kontraktens vilkår herom – aldrig blev informeret om, at motoren var kommet i brug. Den omstændighed, at Cimber ikke rapporterede disse oplysninger til Regional One, der havde udlejet motoren til Cimber den 19. marts 2012, og som ikke selv tog skridt til at sikre sig de pågældende oplysninger, kan imidlertid under de foreliggende omstændigheder ikke føre til andet resultat.

Den omstændighed, at konkursboet i et forligsforslag har anført, at motor 873583 på et tidspunkt før konkursens indtræden var sendt til reparation og var blevet erstattet af motor 872326 leaset fra Regional One, kan heller ikke føre til et andet resultat.

Landsretten tager derfor konkursboernes påstand om frifindelse til følge.

Vedrørende Lufthansa

Lufthansa indgik den 11. april 2012 en leasingaftale med Cimber om leasing af motor 124548 med udløb i juni 2012. Det fremgår ikke af leasingaftalen, hvilken motor den skulle erstatte, men det fremgår af mailkorrespondance den 22., 23. og 28. marts 2012 mellem Cimber og Lufthansa, at den pågældende motor skulle erstatte motor AH0010, der skulle til "fuld overhaling". Dette støttes tillige af den forklaring, som **Vidne 6** har afgivet i skifteretten.

Det er oplyst, at motor 124548 den 17. april 2012 blev monteret på OY-RTD til erstatning for AH0010.

På denne baggrund lægges det til grund, at motor 124548 var anbragt på flyet som erstatning for en motor, der midlertidigt var adskilt fra luftfartøjet. Flyets panthaver har derfor ikke (tillige) pant i motor 124548, og landsretten stadfæster derfor skifterettens dom for så vidt angår denne motor.

Vedrørende Magellan Aircraft

Magellan Aircraft indgik den 12. april 2012 en leasingaftale med Cimber vedrørende motor 872366. Det fremgår af kontrakten, at aftalen skulle gælde i mindst 6 måneder med forlængelse af 1 måned ved leasinggivers accept, eller indtil leasingtager havde opfyldt alle tilbageleveringsbetingelser og tilbageleveret motoren. Det fremgår ikke af kontrakten hvilken motor, motor 872366 skulle erstatte.

Det er oplyst, at motor 872366 få dage inden konkursens indtræden blev monteret på OY-RJH, der var uden motorer, idet de tidligere monterede motorer var blevet afmonteret henholdsvis den 29. december 2011 og den 22. marts 2012.

Uanset **Vidne 11's** forklaring for skifteretten om, at formålet med lejemålet var, at Cimber havde en defekt motor til reparation, og at sikre, at flyet med den leasede motor kunne holdes i luften i reparationsperioden, er der ikke grundlag for at fastslå, at motor 872366 var anbragt på flyet som erstatning for en motor, der blot midlertidigt var adskilt fra luftfartøjet.

Landsretten tager derfor konkursboernes påstand om frifindelse til følge.

Vedrørende Vector

Vector indgik den 1. februar 2012 en leasingaftale med Cimber angående leasing af motor 124530. Det fremgår af kontraktens punkt 1 sammenholdt med punkt 3, at motor 124530 skulle erstatte motor AH0016. Vedrørende leasingperioden er det bl.a. anført, at den - af flere muligheder - udlob fem hverdage efter den dato, hvor leasingtager modtog meddelelse om, at arbejdet på AH0016 (den ikke-driftsklare motor) var fuldført, eller den dato, hvor leasingtager modtog meddelelse om, at arbejdet på AH0016 ikke ville blive udført på grund af leasingtagers forhold.

Det fremgår endvidere af en "Detaljeret Arbejdsinstruktion", at startdatoen for den planlagte afmontering af AH0016 var den 5. marts 2012, og slutdatoen var anført til den 8. april 2012.

Det er oplyst, at motor 124530 den 18. februar 2012 blev monteret på OY-RTC og erstattede AH0016. Sidstnævnte motor havde forinden sin montering på OY-RTC været monteret på OY-RTD.

På denne baggrund lægges det til grund, at motor 124530 var anbragt på flyet som erstatning for en motor, der blot midlertidigt var adskilt fra luftfartøjet. Flyets panthaver har derfor ikke (tillige) pant i motor 124530. Den omstændighed, at motor AH0016 tidligere havde været monteret på OY-RTD, kan ikke føre til andet resultat, idet det efter bevisførelsen må lægges til grund, at motorerne i Cimber-selskaberne i vidt omfang blev monteret på andre fly end dem, de oprindeligt havde siddet på. Landsretten stadfæster derfor skifterettens dom for så vidt angår denne motor.

Sagsomkostningerne

Efter sagernes udfald sammenholdt med parternes påstande fastsætter landsretten sagsomkostningerne i de enkelte sager som anført nedenfor. Der er ved omkostningsfastsættelsen lagt vægt på sagernes økonomiske værdi som oplyst for landsretten og sagernes omfang og kompleksitet, herunder at hovedforhandlingen har haft en varighed på 3 retsdage.

Der er endvidere taget hensyn til, at Standard Aero, Willis, Lufthansa, Magellan Aircraft, Magellan Aviation og Vector har været repræsenteret af samme advokat, og at konkursboerne ligeledes har været repræsenteret af samme advokat.

V.L. B-3087-13 og V.L. B-3105-13 (NAC)

NAC har i det hele tabt sagerne, der vedrører motor 807066 og motor 807238 til en samlet værdi af 7.814.016 kr. samt motor 807233 til en værdi af 4.170.012 kr. NAC skal herefter til konkursboerne betale sagsomkostninger for begge retter med 800.000 kr. Beløbet omfatter 650.000 kr. til udgifter til advokatbistand for begge retter og 150.000 kr. i retsafgift for landsretten. Beløbet til advokatbistand er eksklusive moms, da konkursboerne er

momsregistrerede.

V.L. B -3104-13 og V.L. B-3110-13 (Standard Aero)

Standard Aero har i det hele tabt sagen, der vedrører motor 872170 til en værdi af 12.000.000 kr., og Standard Aero og Magellan Aviation har i det hele tabt sagen vedrørende motor 124515 til en værdi af 3.798.480 kr.

Standard Aero skal herefter vedrørende motor 872170 til konkursboerne betale sagsomkostninger for begge retter med 550.000 kr. til dækning af udgifter til advokatbistand for begge retter. Vedrørende motor 124515 skal Standard Aero og Magellan Aviation solidarisk til konkursboerne betale sagsomkostninger med 341.480 kr. Beløbet omfatter 250.000 kr. til udgifter til advokatbistand for begge retter og 91.480 kr. i retsafgift for landsretten. Beløbene til advokatbistand er eksklusive moms, da konkursboerne er momsregistrerede.

V.L. B -3106-13 (Regional One)

Regional One har tabt sagen, der vedrører motor 872326 til en værdi af 5.426.400 kr. Regional One skal herefter til konkursboerne betale sagsomkostninger for begge retter med 530.540 kr. Beløbet omfatter 400.000 kr. til udgifter til advokatbistand for begge retter og 130.540 kr. i retsafgift for landsretten. Beløbet til advokatbistand er eksklusive moms, da konkursboerne er momsregistrerede.

V.L. B -3107-13 (Lufthansa)

Konkursboerne har tabt sagen, der vedrører motor 124548 til en værdi af 5.969.040 kr. Willis og Lufthansa har påstået stadfæstelse af skifterettens dom. Konkursboerne skal herefter betale sagsomkostninger for landsretten til Willis og Lufthansa med 300.000 kr. Beløbet omfatter udgifter til advokatbistand inklusive moms, da det er oplyst, at Willis og Lufthansa ikke er momsregistrerede.

V.L. B -3108-13 (Magellan Aircraft)

Magellan Aircraft har tabt sagen, der vedrører motor 872366 til en værdi af 5.426.400 kr. Magellan Aircraft skal herefter til konkursboerne betale sagsomkostninger for begge retter

med 530.540 kr. Beløbet omfatter 400.000 kr. til udgifter til advokatbistand for begge retter og 130.540 kr. i retsafgift for landsretten. Beløbet til advokatbistand er eksklusive moms, da konkursboerne er momsregistrerede.

V.L. B -3109-13 (Vector)

Konkursboerne har tabt sagen, der vedrører motor 124530 til en værdi af 2.713.200 kr. Willis og Vector har påstået stadfæstelse af skifterettens dom. Konkursboerne skal herefter betale sagsomkostninger for landsretten til Willis og Vector med 150.000 kr. Beløbet omfatter udgifter til advokatbistand inklusive moms, da det er oplyst, at Willis og Vector ikke er momsregistrerede.

Thi kendes for ret:

Skifterettens dom i forholdet mellem Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, og Nordic Aviation Capital A/S vedrørende flymotor 807233 stadfæstes.

Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, frifindes for den påstand vedrørende flymotorerne 807066 og 807238, som er nedlagt af Nordic Aviation Capital A/S.

I sagsomkostninger for begge retter skal Nordic Aviation Capital A/S til Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, betale 800.000 kr.

Skifterettens dom i forholdet mellem Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, og Standard Aero Limited vedrørende flymotor 872170 stadfæstes.

I sagsomkostninger for begge retter skal Standard Aero Limited til Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, betale 550.000 kr.

Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, frifindes for den påstand vedrørende flymotor 124515, som er nedlagt af Standard Aero Limited og Magellan Aviation Services Limited.

I sagsomkostninger for begge retter skal Standard Aero Limited og Magellan Aviation Services Limited til Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, betale 341.480 kr.

Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, frifindes for den påstand vedrørende flymotor 872326, som er nedlagt af Regional One Ltd.

I sagsomkostninger for begge retter skal Regional One Ltd. til Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, betale 530.540 kr.

Skifterettens dom vedrørende flymotor 124548 i sagen mellem Willis Lease Finance Corporation og Lufthansa Technik Alzey GmbH og Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber-Air Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, til Willis Lease Finance Corporation og Lufthansa Technik Alzey GmbH betale 300.000 kr.

Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, frifindes for den påstand vedrørende flymotor 872366, som er nedlagt af Magellan Aircraft Services LLLP.

I sagsomkostninger for begge retter skal Magellan Aircraft Services LLLP betale 530.540 kr. til Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen.

Skifterettens dom vedrørende flymotor 124530 i sagen mellem Willis Lease Finance Corporation og Vector Aerospace Engine Services - Atlantic Inc. og Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal Cimber Sterling A/S under konkurs og Cimber Air-Leasing A/S under konkurs ved kuratorerne, advokat Henrik Sjørslev og advokat Lisa Bo Larsen, til Willis Lease Finance Corporation og Vector Aerospace Engine Services – Atlantic Inc. betale 150.000 kr.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Bjerg Hansen

Annette Dellgren

Astrid Bøgh