

Contman

-en advokatbyrå i affärsjuridik

Innehållsförteckning

1. Hänskjutning till arrendenämnden
2. Förteckning över arrendatorer/sökande
3. Rototech Peltomaa AB
4. Helicopter Assistance-Heli Romance AB
5. Stockholms Flygklubb
6. Joakim Berglund med firma Fotoflyget Skandinavien
7. Global Team Sweden AB
8. Contman AB
9. Dane Swede Aviation AB
10. Roplan Aircrat AB
11. Leif Afzelius med firma Leif Afzelius Flygtransport
12. Airways Flygutbildning AB
13. Alfaflight Flygpilen Ek för
14. Bromma Flygservice AB
15. Bilaga 2
16. Bilagorna 3 -5
17. Bilaga 6
18. Bilaga 7
19. Bilagorna 8 – 9
20. Bilaga 10

Till Arrendenämnden i Stockholm

Motpart

Swedavia AB
190 45 Stockholm – Arlanda

Arrendatorer/Sökande

Se förteckning, **bilaga 1**

Ombud

Advokat Ulf Contman
Box 7390
103 91 Stockholm
Tel 08 411 86 00
Fax 08 411 86 08
ulf@contman.se

1. Hänskjutning och yrkande

1.1

Arrendatorerna accepterar inte utförda uppsägningar för avflyttning utan hänskjuter arrendetvisten till arrendenämnden för medling.

1.2

Arrendatorerna föreslår en överenskommelse som innebär att Swedavia återtar vissa av uppsägningarna, att övriga arrendatorer erbjuds nya arrendeavtal på andra arrendeställen på Bromma flygplats (Flygplatsen) och att Swedavia bekostar flyttningen dit.

1.3

I förteckningen över arrendatorer/sökande finns i några fall angivet att uppsägningarna inte delgetts i rätt tid eller på rätt sätt. I de fallen åberopas att någon giltig uppsägning inte finns, varför dessa avtal är förlängda ytterligare i en period.

1.4

Om Swedavia inte medverkar i medlingen till en överenskommelse som Arrendatorerna kan acceptera, så yrkar Arrendatorerna att uppsägningarna skall anses vara ogiltiga.

1.5

Om uppsägningarna inte anses vara ogiltiga, så yrkar Arrendatorerna att arrendeavtalen skall förlängas i första hand till samma tid som gäller för Brommaavtalet, dvs 2038-12-31, och i andra hand att arrendeavtalen skall förlängas under skälig tid.

1.6

Arrendatorerna vill inte lämna arrendestället utan ersättning utan kräver ersättning för avflyttning oavsett om det sker till annat arrendeställe inom Flygplatsen eller till annan flygplats.

1.7

Arrendatorerna yrkar att uppsägningstiden förlängs så länge medlingen pågår. Om Arrendatorerna är skyldiga att avträda, så yrkar Arrendatorerna att uppsägningstiden börjar gälla från det att beslut om avträde vunnit laga kraft.

2. Avtalsbakgrunden

2.1

Jordägare är Stockholms kommun (Staden) som utarrenderat Flygplatsen till Luftfartsverket (LFV).

2.2

I de tidigare arrendeavtalen med flera av Arrendatorerna hänvisades till arrendeavtalet 1946-12-30 mellan Staden och LFV. Enligt det avtalet skulle Flygplatsen läggas ned senast 1996-12-31. Sedan ersattes det avtalet mellan Staden och LFV med ett nytt avtal 1994-05-17/18 med tillägg 2002-03-21. Enligt det arrendeavtalet skulle Flygplatsen läggas ned 2011-12-31. Därefter har ett nytt arrendeavtal träffats 2007-09-21 mellan Staden och LFV (Brommaavtalet), **bilaga 2**, som ersatte det tidigare arrendeavtalet 1994 med tillägg 2002. Det nya avtalet som gäller till och med 2038-12-31 har inte föranlett något förslag till nytt arrendeavtal från LFV till Arrendatorerna, vilket Arrendatorerna funnit mycket anmärkningsvärt.

2.3

Verksamheten enligt Brommaavtalet skall i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik och affärsflyg. Det framgår av ingressen till avtalet. Den flygverksamhet som Arrendatorerna bedriver tillhör kategorin affärsflyg. Allmänflyg tillhör kategorin affärsflyg.

2.4

Vissa arrendeavtal är kompletterade med s.k. licensavtal ang tillhandahållande av tjänster. Samtliga arrendeavtal och licensavtal är baserade på samma mall. Den enda skillnaden är avtalstidens längd. För Arrendatorerna gäller således tvisten samma sak. För några Arrendatorer gäller arrendeavtalet inte bara hangar utan även annan byggnad.

3. Behovet kan lösas genom omdisponeringar

3.1

Swedavia, som inträtt i en befintlig flygplatsverksamhet på Bromma, kan tillgodose sitt behov av utökade markytor genom omdisponering. Swedavias behov är att utöka antalet passagerare från 2.000.000 till 2.750 000 per år enligt uppgift som Swedavia lämnade på ett möte 2011-02-02 som arrendatorerna var inbjudna till av Swedavia.

3.2

Antalet passagerare skall i första hand inte utöka antalet flygplansrörelser, som enligt Brommaavtalet är begränsat till 80.000 per år som riktvärde, utan genom byte till flygplan som kan ta fler passagerare. Det kan tilläggas att flygplan i linjefart har en begränsning rörande ljudemissioner, som för jetflygplan med fler än 60 säten gäller 20.000 per år. Det är denna kategori som således berörs av Swedavias behov av utvidgning. Affärsflyget har inga sådana begränsningar.

3.3

För detta ändamål kan antas att Swedavia har ett mindre behov av ytterligare mark som idag delvis utgör arrendeställe för vissa av de uppsagda Arrendatorerna. För dessa finns dock gott om mark på Lintaområdet, som ligger på andra sidan rullbanan och som är markerat med 1 på bilagda skiss, **bilaga 3**, men även på andra ställen som markerats med 2 och 3 på bilagda skiss, **bilaga 4**.

3.4

Som framgår av texten på sid 3 i den information lämnas av Swedavia före informationsmötet 2011-02-02, **bilaga 5**, så anges att: "Det finns i dagsläget inget arrendeområde att erbjuda", vilket är ett uppenbart oriktigt. Det är även förvånansvärt att Swedavia tillåtit sig att så flagrant visa en bristande förståelse för Brommaavtalet och en ovilja till praktiska lösningar.

3.5

Trots mail med ett konstruktivt förslag både till chefen för Bromma och Swedavias VD, så har förslaget inte kommenterats. Inte någon av dem har visat att Swedavia har ett befogat behov av mer mark än den som omfattas av vårt förslag. Swedavia har enbart framfört allmänna påståenden utan närmare specifikation. Förslaget till lösning innebär att samtliga Arrendatorer skulle kunna vara kvar på Flygplatsen. Kopior av mailväxlingen och förslaget bifogas, **bilaga 6**.

3.6

LFV har upprättat en dispositionsplan för Flygplatsen som är fastställd av LFV 2004-12-20, **bilaga 7**, som legat till grund för Brommaavtalet. På sid 3, 4, 5 och 22 framgår att dispositionsplanen även skall gälla vid en fortsatt drift av flygplatsen efter utgången av den dåvarande arrendeperiodens slut 2011-12-31 om arrendeperioden skulle förlängas. Av dispositionsplanen, tex sid 10, 16 och 22, framgår mycket tydligt att Bromma skall vara en flygplats för såväl trafikflyget som affärsflyget inkl allmänflyget. Swedavias uppsägningar av arrendekontrakten innebär ett försök att få en stor del av

affärsflyget att avflytta från flygplatsen och är därför ett avtalsbrott mot Brommaavtalet.

3.7

Det är också Arrendatorernas uppfattning att LFV och Swedavia fram till informationsmötet 2011-02-02 har följt dispositionsplanen, vilket följaktligen även legat till grund för LFV's och Arrendatorernas investeringar och framtidsplanering. Det förhållandet kan Swedavia inte ensidigt ändra.

3.8

Det område som berörs av uppsägningarna har Swedavia benämnt det "Norra Området", vilket begränsats med röd linje på sid 3 i bilaga 5. Det bör påpekas för att undvika missförstånd, att den benämningen har en delvis annan innebörd i Brommaavtalet. I vårt förslag till Swedavia enligt bilaga 6 så har den röda linjen ändrats med en annan avgränsning med blå färg. Det området som således avgränsats med rött och blått kallas i denna handling för det "norra området" medan den mark som ligger till vänster om den av oss tillförda blåa avgränsningen kallas för det "södra området".

3.9

De hangarer, som finns på det av LFV i dispositionsplanen benämnda norra området, föreslås enligt punkt 3.5 sid 16 bli flyttade till Linta- området enligt dispositionsplanens bilaga 4. Som framgår av texten i dispositionsplanen anges att det här finns gott om plats för fler hangarer och uppställningsplatser för allmänflyget. På sid 22 framgår att flytten är planerat att ske efter 2011. Det område, som är blåfärgat och benämnt Brommabaserat affärsflyg på bilaga 6 till driftsplanen, skall inte förändras. Det talas även på sid 15 under punkt 3.4 om affärsflyget som har sin bas på Bromma. På det området finns således helikopterhangar, uthyrningsverksamhet, bränsledepå och annat affärsflyg. Det sistnämnda området tillhör således det "södra området".

3.10

Driftsplanen var inte känd för Arrendatorerna innan Swedavias uppsägning utan blev först känd med vissa svårigheter efter särskild begäran om dess utlämnande. Det är uppenbart att Swedavia avsiktligt velat undanhålla kännedomen om denna. Det kan således i efterhand konstateras att planen i allt väsentligt stämmer överens med det förslag som lämnats till Swedavia efter uppsägningen med den ändringen att även hangarlängan närmast den blåa linjen på skissen som tillhör bilaga 6 till driftsplanen blir kvar. Alldeles intill det tillförda blå strecket i bilaga 5 med en ny förslagen avgränsning mellan det norra och södra området så finns en mindre väg som på ett naturligt sätt avskiljer det södra området mot det norra området. Det finns även en infart till Flygplatsen som direkt kan ansluta till den vägen och som markerats i bilaga 4 för hand med beteckningen C-grind, vilket inte är någon officiell beteckning utan enbart tillförd för detta ändamål.

3.11

Det kan därutöver tilläggas att det finns ytterligare mark dels på det södra området bakom den långa hangaren för ett 15-tal flygplan, märkt med 2 på bilaga 4, dels vid Andersson Business Jet, märkt med 3 på bilaga 4. För alla dessa finns redan befintliga taxibanor. Om man vill avgränsa det norra området mot det södra området på annat sätt än skyltar, så kan det enkelt göras genom uppförande av ett staket.

4. Uppsägningens ogiltighet på grund av bristande besvärshänvisning

4.1

En uppsägning skall enligt JB 11:6 innehålla en underrättelse om att arrendatorn inom två månader från uppsägningen skall hänskjuta tvisten till arrendenämnden för medling, om arrendatorn inte går med på att lämna arrendestället utan att få ersättning enligt JB 11:5. Om jordägaren underlåter att lämna en sådan underrättelse, så är uppsägningen utan verkan. LFV är jordägare mot Arrendatorerna i det här avseendet.

4.2

Arrendeavtalen innehåller en bestämmelse om att arrendatorns rätt till ersättning enligt bestämmelserna i JB 11: 5-6a inte skall tillämpas. I de fall en sådan friskrivningsklausul finns, så kan upplåtaren inte veta om den accepteras av arrendatorn. Lagbestämmelsen är inte utformad på det sättet att en befrielse från en besvärshänvisning gäller om det finns en friskrivningsbestämmelse i avtalet. Det kan mycket väl hända att arrendatorn inte godtar friskrivningen när uppsägningen sker utan hävdar att friskrivningsklausulen är ogiltig eller att den skall jämkas med stöd av allmänna avtalsrättsliga regler så i vart fall att någon ersättning skall betalas. Det känner upplåtaren inte till. Däremot är bestämmelsen strikt i det avseendet att uppsägningen skall innehålla en besvärshänvisning. Uppsägningen är därför ogiltig.

4.3

Oavsett det skälet så bör i alla situationer gälla att uppsägningen innehåller en besvärshänvisning till arrendenämnden om arrendatorn inte accepterar uppsägningen, eftersom arrendenämnden har en allmän uppgift att medla i alla arrendetvister.

5. Uppsägningen är ogiltig på grund av att Swedavia inte är arrendator till Staden

5.1

Om LFV omvandlas till ett aktiebolag, får avtalet enligt § 19 i Brommaavtalet överlåtas till ett sådant bolag. Swedavia har i uppsägningen åberopat att arrendeavtalet i samband med bolagiseringen av Luftfartsverket överlåtits till Swedavia, vilket inte rimligen kan tolkas på annat sätt än att Swedavia åberopat nämnda § 19. Arrendeavtalet har inte överlåtits med giltig verkan enligt den åberopade bestämmelsen. Därför är uppsägningen ogiltig

5.2

LFV är inte bolagiserat utan finns kvar som statligt verk. Däremot har staten bildat ett nytt aktiebolag genom Swedavia AB och överfört flygplatsdriften till detta. Om överlåtelsen skulle kunna ske till ett bolag som staten bildat och som staten överfört Brommaavtalet till, så skulle det ha behövt för att gälla ha uttryckligen angetts i Brommaavtalet, tex: ”Om LFV omvandlas från ett affärsdrivande verk till ett aktiebolag eller om verksamheten i LFV delas upp så att driften av Bromma överförs till ett aktiebolag, har LFV rätt att överlåta detta avtal till ett sådant bolag”.

5.3

Ett avtal av det här slaget med kompetenta författare och rådgivare kan inte ges en mer utvidgad tolkning än dess ordalydelse. Ordalydelsen har även legat till grund för godkännande av kommunfullmäktige för Staden och av regeringen och riksdagen för staten. Därför måste Brommaavtalet tolkas strikt efter dess ordalydelse. Parterna kan visserligen göra tillägg och ändringar till avtalet men då måste dessa beslutas på samma sätt som det ursprungliga avtalet eftersom Brommaavtalet inte innehåller någon annan ordning. Det innebär att arrendeavtalen med sökandena inte har överlåtit med giltig verkan till Swedavia och att uppsägningarna därför saknar rättslig verkan mot Arrendatorerna.

5.4

Swedavia har inte åberopat någon annan grund för uppsägningen. Oavsett det så vill Arrendatorerna framhålla att Brommaavtalet enligt Arrendatorernas uppfattning inte är överfört på Swedavia på ett giltigt sätt, eftersom den frågan inte disponeras av enskilda tjänstemän på LFV resp Staden på det sätt som skett enligt **bilaga 8** utan måste godkännas av kommunfullmäktige resp riksdagen. För Stadens del är det inte ens angivet Stadens namn eller det tjänsteställe som påstås skulle kunna med giltig verkan ha bekräftat den påstådda överlåtelsen utan enbart en handläggares namn.

5.5

I bilagda överlåtelse **bilaga 9** mellan staten och Swedavia så har inte ens Brommaavtalet överlåtit utan det avtal som överlåtit är 1994 års avtal med tillägg 2002 som då inte gällde längre. Därför ingår inte Brommaavtalet i inkråmsavtalet mellan staten och Swedavia.

6. Friskrivningsklausulen är ogiltig med hänsyn till omständigheterna vid avtalets tillkomst.

6.1

Arrendatorerna anser att giltigheten av friskrivningsbestämmelsen skall bedömas mot bakgrund av omständigheterna vid dess tillkomst och att den därför måste lämnas utan avseende. Det går inte för en arrendator att i förväg ta hänsyn till och förstå betydelsen av alla möjliga situationer som kan uppstå med anledning av ett avstående. Först skulle Flygplatsen läggas ned 1996-12-31. Sedan skulle den läggas ned 2011-12-31. Det fanns vid dessa tidpunkter inte någon annan tanke än att Flygplatsen skulle läggas ned. Om nedläggningen hade skett vid någon av dessa tidpunkter, så skulle

det ha varit lojalt för både LFV och arrendatorn att var och en står sina egna kostnader. Inte heller LFV skulle i ett sådant läge få ersättning av Staden.

6.2

När däremot som nu är fallet flygplatsverksamheten istället för att läggas ned skall förlängas och utvidgas, så är förhållandena väsentligt förändrade. Den situationen fanns ingen anledning att beakta när arrendeavtalet skrevs. Istället för den nedläggning som var förutsättningen när friskrivningsklausulen kom till så gäller idag den väsentliga förändringen att LFV's eget arrendeavtal med Staden har förlängts med 27 år genom ett nytt avtal som ersatte det tidigare avtalet. Det är helt nya förutsättningar som saknar stöd i de tidigare arrendeavtalen mellan LFV och Staden. Om en arrendator hade känt till att detta skulle ske när arrendeavtalet skrevs, så bör man på goda grunder kunna anta att arrendatorn inte skulle ha accepterat friskrivningsklausulen utan skulle ha krävt att motsvarande förlängning även skulle tillkomma denne.

7. Friskrivningsklausulen är ogiltig med hänsyn till omständigheterna vid uppsägningen

7.1

Swedavia har sagt upp Arrendatorerna för att kunna utöka sina intäkter istället för att ta en kostnad vid en nedläggning medan Arrendatorerna enligt Swedavias uppfattning fortfarande skall stå sina kostnader för en avflyttning.

7.2

När Swedavia övertog flygplatsverksamheten på Bromma, så har Swedavia inträtt i en befintlig verksamhet som funnits där långt innan nuvarande reguljärflyg startade sin verksamhet på Bromma. Detta inbegriper befintlig affärsflygverksamhet med tillhörande arrende- och licensavtal och baserar sig på de förutsättningar som gällde för dessa. Dessa avtal var alla baserade på en inriktning om nedläggning av Bromma flygplats.

7.3

När Swedavia säger upp arrendeavtalet med hänvisning till friskrivningsklausulen för att försöka få bort affärsflyget för att öka sina intäkter, så strider detta mot såväl dispositionsplanen för Flygplatsen som Brommaavtalet. Swedavia åberopar således en bestämmelse som tillkommit på grund av nedläggning och inte på grund av en utvidgning av verksamheten. Alltså utnyttjar Swedavia friskrivningsklausulen på ett otillbörligt sätt. Det borde vara rättsstötande för var och en. Därför är det oskäligt av Swedavia att åberopa friskrivningsklausulen vid uppsägningen.

8. Avtalstiden bör jämkas och tolkas med hänsyn till avtalets ändamål och dess ömsesidighet

8.1

LFV är inte jordägare utan arrendator till Staden. Det innebär att LFV inte har bättre rätt mot sina underarrendatorer än vad LFV har mot jordägaren. Om således LFV's arrendetid skulle upphöra den 2011-12-31, så kunde LFV i sin tur inte lämna en längre arrendetid i sina underarrendeavtal. Vad

som skett därefter är att det tidigare avtalet 1994 med tillägg 2002 upphört att gälla och ersatts med ett nytt avtal 2007 för en arrendeperiod av 27 år.

8.2

Det borde ha inneburit att LFV för att uppfylla förutsättningarna för Brommaavtalet och dispositionsplanen på liknande sätt antingen sa upp arrendeavtalen och licensavtalen i förekommande fall för villkorsändring med samma arrendetid eller förlängde gällande arrendeavtal och licensavtal på motsvarande sätt. Detta är inte gjort och är enligt Arrendatorernas uppfattning ett avtalsbrott mot Brommaavtalet.

8.3

Eftersom LFV inte erbjudit Arrendatorerna en motsvarande förlängning av arrendetiden till och med 2038-12-31, så bör arrendeavtalen och licensavtalen i första jämkas genom en förlängning till och med 2038-12-31 och i andra hand tolkas ha samma innebörd enligt principen om avtalens ömsesidighet. Eftersom LFV angett en ömsesidighet och följsamhet som grund för Arrendeavtalet jämfört med sitt eget arrendeavtal med Staden vid en nedläggning, så bör denna ömsesidighet och följsamhet även gälla en förlängning.

9. Förlängning med skälig tid

9.1

Om en sådan motsvarande förlängning av Arrendeavtalet enligt ovan inte skulle medges, så bör i vart fall en förlängning av avtalet gälla under skälig tid. För att bedöma den tiden, bör följande beaktas.

9.2

Bilagda PM, **bilaga 10**, som upprättats 2009-09-28, belyser allmänflygets problem i Stockholm till följd av nedläggningen av Tullinge och Barkarby flygplatser. Som framgår av den definition som gjorts av affärsflyget så ingår detta i begreppet allmänflyg. De som har hangarer och andra byggnader på Bromma använder sina flygplan som en del av affärsverksamheten. Om dessa skulle tvingas flytta från Bromma, så skulle flygverksamheten inte längre fylla någon funktion. Det blir inte meningsfullt att först åka 10 mil för att därefter resa med eget flygplan för några timmars förhandling och efter flygningen ta sig tillbaka med bil samma dag. I dagsläget saknas något alternativt flygfält att flytta hangarerna och byggnaderna till. Detta gäller tills Stockholmsregionen har byggt åtminstone ett ersättningsfält för Bromma, Barkarby och Tullinge för allmänflyget med instrumentlandningssystem inom godtagbart avstånd.

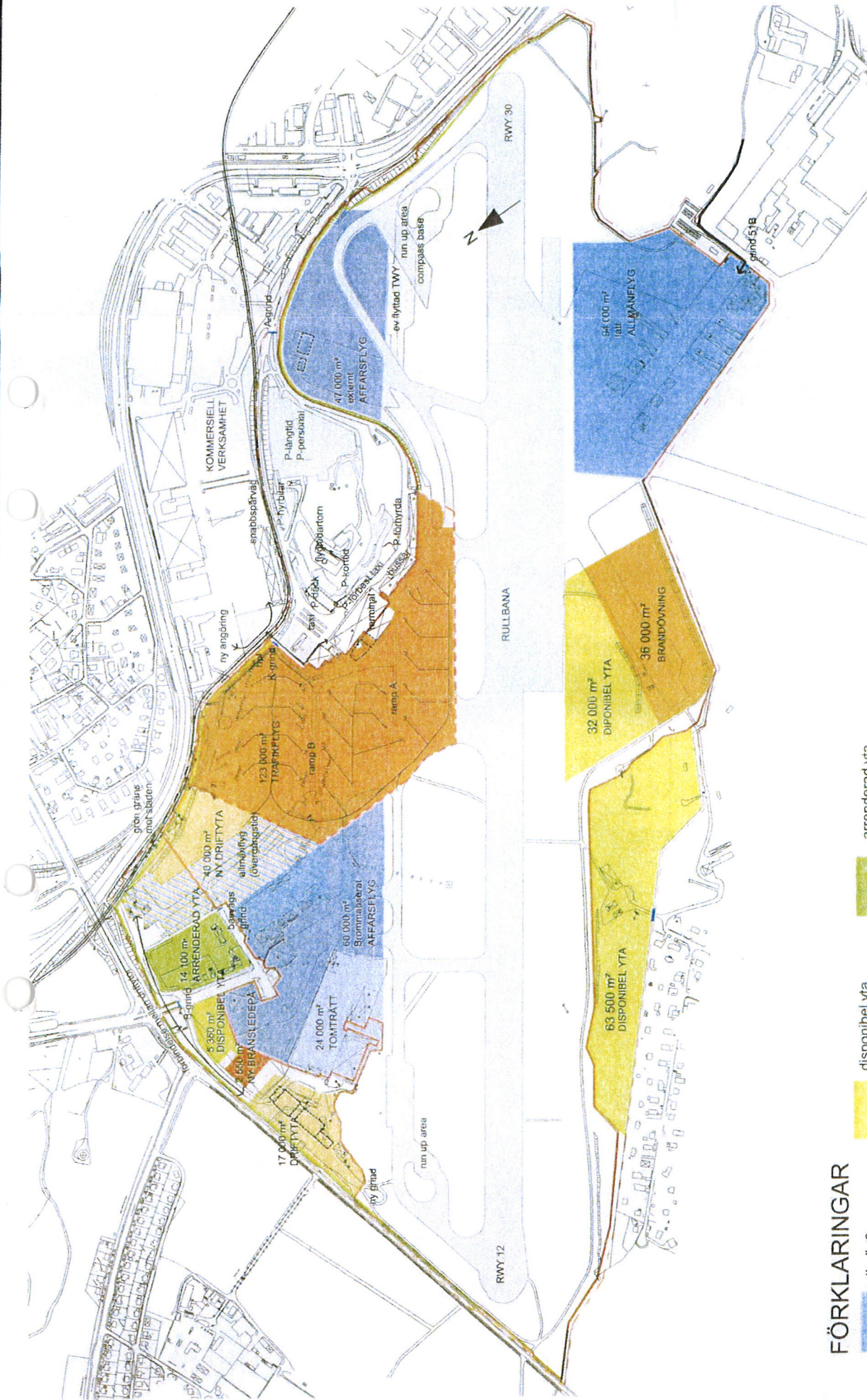
10. Ersättning

Om uppsägningarna skulle anses vara giltiga och om Arrendatorerna därför blir tvungna att avflytta, så bör i första hand flytt ske till Linta-området eller annan plats på Bromma och Swedavia betala ersättning för nedmontering, transport och återuppförande av Arrendatorernas hangarer och andra byggnader som nu omfattas av arrendeavtalen.

I andra hand bör gälla vid en flyttning från Flygplatsen att Swedavia betalar motsvarande kostnader för flytt till en annan flygplats.

Stockholm den 15 april 2011


Ulf Contman



FÖRKLARINGAR

- allmänflyg
- trafikflyg secured area
- affärsflyg
- gräns flygplatsområde
- gräns mot staden
- airside/landside
- disponibel yta
- driftområde
- brandövning
- gräns secured area
- grön gräns mot staden
- arrenderad yta
- parkering
- bränslededepå

DISPOSITIONSPÅN 2004

ÖVERSIKTSPLAN

LUFTFARTSVERKET

Stockholm-Broma, airport

SKALA: 1:5750

UPPRÄTT/ÄNDRAD: 2004-07-15

PROJEKTLEDARE: PER-ÅKE HANSSON

TEKNIK: HELENUS

ANVÄNDARE: MALINSTRÅL

PROJEKT: A00:2 / BILAGA 2