

AOPA-Sweden

Org. nr 802006-1233

Verksamhetsberättelse för år 2018

Styrelsen för AOPA-Sweden lämnar härmed följande berättelse över verksamheten år 2018. Årsmötet hölls den 21 april 2018 i FFK lokaler, Hässlö flygplats

Styrelse, revisorer och valberedning

Styrelsen har haft följande ledamöter och mandattider:

Namn:	Hemort	Befattning	Sektioner	Vald från-till årsmöte
Lennart Persson	Hässelby	Ordförande	<i>Nationellt och internationellt</i>	17-19
Max Hasselblatt	Stockholm	Vice ordförande	<i>Relationer</i>	18-20
Edor Boström	Vaxholm	Sekreterare	Relationer	17-19
Jimmy Ahlgren	Hova	Kassör	Skattmästare	19-20
Lars Alsterkvist	Väjern	Ledamot 1	Piloter o Ägare	17-19
Niklas Larsson	Sundbyberg	Ledamot 2	Piloter o Ägare	18-20
Fredrik Brandel	Stockholm	Ledamot 3	Juridiska frågor	17-19
Bengt Melkerson	Varberg	Ledamot 4	<i>Infrastruktur</i>	18-20
Andrew Gratton*	Stockholm	Ledamot 5	<i>Flygsäkerhet</i>	17-19

* t o m oktober 2018

Suppleanter valda på ett år i styrelsen har varit:

Erik Bodin	Linköping		Piloter o Ägare	18-19
Boris Haid	Älmhult			18-19
Robert Wagner	Lidingö		Bättre Villkor	18-19

Ansvarig utöver ovan nämnda, i samverkan med styrelsen, har varit:

Bjarne Lundholm	Kungsängen		Relationer, <i>Hemsidan</i>
Lars Hjelmberg	Sollentuna		FAL/IAOPA
Jakob Söderberg	Drottningholm		Relationer, <i>Flyghorisont</i>

Föreningens revisorer valda på ett år har varit:

Per-Åke Malmgren	Norrtälje	Godkänd revisor		18-19
------------------	-----------	-----------------	--	-------

Ledamöter i föreningens valberedning, valda på ett år har varit:

Stig Aggevall	Stockholm	sammankallande		18-19
Vakant				19-19
Urban Bengtsson	Bollnäs			18-19

Styrelsen har under verksamhetsåret haft sex protokollförda sammanträden.

Medlemsutvecklingen har även under året påtagligt påverkats av Jan Strids frånfälle i november 2016. Vi har inte kunnat finna en ersättare. Följande tabell utvisar läget inom respektive kategori vid utgången av 2018 respektive 2016 och 2017

	2018	2017	2016
Fysiska personer			
EK-Medlemmar	1	1	4
Hedersmedlemmar	3	3	3
Ordinarie medlem < 25 år	6	4	6
Ordinarie medlem 25-64 år	266	294	302
Ordinarie medlem 65-69 år	50	49	54
Ordinarie medlem 70+	121	121	139
Ständig medlem	5	5	6
Stödmedlem	18	23	18
Summa Fysiska personer	470	500	532
Juridiska personer:			
Företagsmedlemskap	0	0	1
Riksorganisationsmedlemskap	1	1	1
Lokalorganisationsmedlemskap	1	1	1
Summa juridiska personer	2	2	3

Styrelsen har under året fortsatt att arbeta enligt arbetssättet, som presenterades för ett par år sedan. Det är ännu inte fullt implementerat. Tanken är att inom nedanstående arbetsområden bilda undergrupper och där vi försöker rekrytera medlemmar uti landet som kan bidra med insatser. Styrelsen har vid flera tillfällen gjort regelbundna avstämningar i olika ärenden via telefon och e-post. Sektionerna är:

- Nationellt och Internationellt
- Infrastruktur
- Relationer
- Piloter och ägare

Ansvariga för dessa områden framgår ovan i tabellen över styrelsens sammansättning med namnen i kursiv stil i kolumnen "Sektioner". Årets verksamhetsberättelse är uppställd och rubricerad enligt detta arbetssätt.

Under 2013, infördes möjligheten till deltagande i styrelsemöten på distans. Detta har kännetecknats av styrelsemöten med ända upp till fyra deltagande på distans. Därigenom har detta uppnått betydande besparingar i resekostnader och samtidigt som det geografiska underlaget för rekrytering av funktionärer ökar högst betydligt. Arbetsområden kan således verka tillsammans oavsett de geografiska platser funktionärerna befinner sig.

Ekonomi

Föreningens ekonomiska status redovisas i bilagda resultat- och balansräkningar. Utfallet av verksamheten under året är en förlust på 1,399 kr efter finansiella intäkter och kostnader. Styrelsen föreslår att resultatet balanseras i ny räkning och läggs till tidigare balanserade resultat på totalt 32,080 kr till totalt 129,528 kr i balanserade resultat.

Liksom under tidigare år har i huvudsak rese- och övriga kostnader för myndighetskontakter inom landet och även vissa utomlands bestridits av AOPA-S funktionärer.

Verksamheten inom Arbetsområdena

Nationellt och Internationellt.

Myndigheter och politiker.

Föreningens kontakter med myndigheter och politiker har under året varit inriktade på följande områden.

1. Luftrumsfrågor
2. Näringsdepartementets Luftfarts- resp. Strategiråd
3. Flygplatser, tillgänglighet och främst bränsleförsörjning
4. Flygsäkerhetsfrågor avseende remote towers och avåkningsytor.

Luftrumsfrågor: Föreningen medverkar i ett projekt som startades under 2014 av Transportstyrelsen (TSL) och som går ut på att göra, dels en genomgripande översyn av luftrummet och dels också att se över principerna för luftrumsdesign. Den verkar dock ha avsomnat, det har inte varit några möten under vare sig 2016-2017 under TSLs ledning. Ansvaret för luftrum har överförts till Trafikverket och ett par möten har varit under 2018.

AOPA ingår sedan inrättandet i *High level group* för det svensk-danska luftrummet.

Näringsdepartementets Luftfartsråd: AOPA har under tidigare inbjudits vid två tillfällen av Näringsdepartementet till det *Luftfartsråd* som inrättades 2013. Rådet behandlar EU och ICAO-frågor men utgör också en möjlighet att ta upp viktiga ärenden på nationell nivå. Departementet kallade under 2018 till ett möte.

Allmänflygsäkerhetsrådet.

TSL arbetar med att ta fram nya målpreciseringar under det transportpolitiska hänsynsmålen om bl.a. säkerhet som är anpassade till allmänflygets förutsättningar och behov.

Allmänflygsäkerhetsrådet bildades under 2014 av TSL. Rådets uppdrag är att ta fram olika strategier vilka ska leda till att målen nås. Rådet ska också vara ett forum för samarbete och dialog mellan TSL och allmänflygets intresseorganisationer. AOPA-S deltar

Allmänflygråd

AOPA-S har under året medverkat i *Allmänflygrådets* arbete. Mötena har under 2017 samordnats med TSL Allmänflygsäkerhetsmöten. Allmänflygrådet är en sammanslutning, där ordförandena i samtliga motorflygorganisationer möts, för att diskutera gemensamma ärenden. Det finns ingen ordförande utan varje deltagande förening kan påkalla möte.

Tull- och Facilitationfrågor/ Luftfartssäkerhet (security):

AOPA-S har medverkat i Nationella Facilitationkommittén (*NAFAL*) som bevakar ICAO:s FAL- frågor i Sverige (Annex IX till Chicagokonventionen, lättnader avseende tull-, passagerar-, pass- och flygplatsfrågor vid internationella flygningar). Fredrik Brandel deltar.

Internationellt arbete

Samtliga AOPA-S systerorganisationer inom AOPA i Europa utgör organisationen IAOPA-EUR. AOPA-S har under 2018 varit representerat vid, IAOPA World Assembly i Queenstown, NZ samt IAOPA-EUR möten i Queenstown och Como, Italien.

Underlag har lämnats till IAOPA-EUR avseende certifikat- och avionikfrågor

IAOPA-EUR har utsett Fredrik Brandel att interimistiskt företräda IAOPA vid ECAC:s europeiska FAL-möten.

Infrastruktur

Området Infrastruktur omfattar flygplatser och luftrum

Flygplatser

Skogsbränderna under sommaren har verkligen aktualiserat tillgängligheten till flygplatser och kanske främst tillgången till flygbränsle. Det är en av de viktigaste frågorna AOPA-S har drivit är att få acceptans och förståelse på riksnivå för infrastrukturen. Mycket energi har därför lagts på att få regering, kommuner samt olika myndigheter och organisationer att se behovet och fördelarna med ha ett allmänflyg, som kan ställa upp och hjälpa till vid sådana här tillfällen. Med detta som grund kommer arbetet att fortsätta med utformning och hantering av Sveriges flygplatser.

En annan insats är titta vem som har samordningsansvaret för allmänflyget i Sverige. Detta samordningsansvar är väldigt viktigt att få till att fungera för att infrastrukturen för det icke kommersiella flyget. Privatflyget skall fungera både nationellt och internationellt. Kontakter håller på att etableras mot EU-kommissionen för att få en samordning av allmänflyget mellan Sverige och EU. Exempel på myndigheter och organisationer som engagerats är Näringsdepartementet, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Svenskt Näringsliv, Trafikverket, enskilda kommuner, etc.

AOPA-S arbetar för ökad och förbättrad tillgänglighet på flygplatser både vad gäller tider på trafikledning är stängd, förbättrade möjligheter till TAF/METAR samt dialoger med miljötillstånd.

I Stockholm hade Kommunerna, tillsammans med Länsstyrelsen och Landstinget sedan 2008 ett projekt för att skapa ny flygplatskapacitet för allmänflyget. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) som drev projektet hade fram till 2013 inte åstadkommit något konkret i frågan. Projektet kan numera anses nedlagt. KSL:s inriktning är dock långt från den nivå av ansvar som flyget har anledning att förvänta sig efter den politiska destruktionsen av i princip all tillgänglig flygplatskapacitet i länet för allmänflyg.

Luftrum

AOPA-S medverkar i en pilotstudie för införande av GPS-inflygningar till mindre flygplatser. De resultat som framkommit är positiva och arbetet fortskrider.

Pilot och Ägare

Certifikatregler

EU-reglerna (Part FCL och Part MED) har börjat tillämpas för svenska certifikatinnehavare. Dock tillkommer svenska tillämpningsbestämmelser för flygplan som inte regleras av EASA, till exempel Ultralätt och så kallade Annex II flygplan (numera bilaga 1), dvs äldre flygplan, x-klassat med mera.

Utvecklingen med utbildade piloter enligt de nya reglerna har inte gott så fort som vi har önskat och vi överväger ytterligare informationsåtgärder. Vi noterar att TSL skulle kunna utöka sin information till Flyginstruktörer och Flygskolor om de möjligheter som de nya förenklade reglerna ger. Inom Europa ser man ganska snart en brist på instruktörer.

Flygoperativa och avgifts frågor (EASA)

IAOPA bevakar avgifterna när det gäller EASA

AOPA-Sweden har inom ramen för EASA befintliga GA-roadmap föreslagit ett antal förenklingar. EASA har under hösten publicerat GA-roadmap II, men det är för tidigt att se vilka förändringar detta kommer att medge.

AOPA-Sweden föreslår att EASA tydliggör att IFR till okontrollerade flygplatser ska kunna utföras i Europa som helhet. Genom RNAV (GPS) inflygningar behövs mindre och mindre markbaserade hjälpmedel och därmed minskar också behovet av personal på marken. Föreningen har tittat på hur det ser ut i USA där finns fler IFR-flygplatser som är okontrollerade än kontrollerade. Genom kontakter med AirSafety Foundation har vi tagit del av statistik som visar att det inte finns statistik som visar att det på något sätt skulle vara mer

riskfyllt att flyga IFR till okontrollerade flygplatser. Dessutom kommer det fler och fler GPS-approacher i centrala Europa till okontrollerade flygplatser.

AOPA-Sweden har också föreslagit förändringar i policyn vad gäller kostnadsbaserade avgifter. Föreningen noterar att myndighetens kostnader enbart delvis beror på volymen av antalet regelsubjekt/tillståndshavare. I en minskande volym tillståndshavare ökar då avgifterna oproportionerligt mycket. Detta drabbar svenska flygföretag, flygplanägare och piloter eftersom avgifterna höjs enbart som en konsekvens av att antalet tillstånd minskar. Principen för avgifter orsakar alltså direkt konkurrensnackdelar för svenska tillståndshavare. I tillägg saknar myndighetens policy tydliga mekanismer som verkar kostnadshämmande. AOPA-Sweden föreslår alltså att EASA inför principer för kort- och långsiktig kostnadskontroll för myndigheternas verksamhet. Vi tydliggör också att principen för kostnadsbaserade avgifter är beroende av att myndigheterna, på samma sätt som resten av marknaden, verkar för att hålla nere sina kostnader.

Den internationella och tekniska utvecklingen går snabbt framåt. GPS-inflygningar som sagt är ett exempel på viktiga områden där Sverige halkat på efterkälken men där det börjar hända saker. Under 2017 har EGNOS-systemet godkänts för instrumentinflygningar med beslutshöjder ner till 200 fot.

Regeländringar, generellt

TSL arbetar med EASA inom regelförenklingsprojektet GA Road Map och GA Roadmap II. Vi önskar att denna positiva andra skulle kunna genomsyra hela TSL.

De stora utmaningarna nu är att få Transportstyrelsen att komma igång med arbetet att harmonisera regelverken som idag skiljer väsentligt mellan EASA-lufffartyg och lufffartyg enligt Bilaga 1. Det är knappast rimligt att en Cessna 172 har lättare operativa och underhållsregler än vad en Piper Cub har.

Om bristen på samarbete med marknaden fortsätter, riskerar vi i förlängningen flygsäkerhetsmässiga konsekvenser såväl som högre kostnader och därmed en minskad konkurrenskraft för flyget inom Sverige. EASA har i flera frågor visat en förbättrad attityd mot GA och kommit med flera förslag till förenklade regler och tolkningar.

Flygtekniska frågor

I korthet kan man säga att de europeiska underhållskraven kommer att bli mer lika de som gäller i USA, landet där merparten av alla våra flygplan, motorer, propellrar och övriga delar är tillverkade. Det självdeklarerade underhållsprogrammet, som idag redan är i kraft för icke-kommersiell flygning upp till och med 1200 kg, kommer att bli en viktig del i framtiden för att som ägare få bättre kontroll över sitt underhåll och prioritera vad som behöver göras. AOPA-Sweden ser gärna att man som flygplansägare blir mer medveten om sitt underhåll, vi hoppas på att kunna bistå med mer information allt eftersom regelverket implementeras.

Part-M Light beräknas träda i kraft under 2019.

Miljöfrågor

AOPA SWEDEN har tidigare medverkat i Naturvårdsverket, LFV och TSL miljøråd, EKOSTYR. Arbetet koncentrerades kring frågor kring växthuseffekten, flygets inverkan och ekonomiska styrmedel att begränsa flygets miljöpåverkan. Arbetet inom rådet har främst varit inriktat på den tyngre luftfarten. Det har under året inte förekommit några EKOSTYR möten sedan 2013. Däremot har en samverkansgrupp för miljöfrågor inrättats, leds huvudsakligen av TSL, men alla intressenter kan kalla och leda. Senaste mötet var hösten 2014, men det förekommer e-post-konversation.

Relationer

Kommunikation och PR

Internet - Arbetet med föreningens hemsida www.aopa.se har fortsatt även under 2018. Uppdateringar sker kontinuerligt. Föreningen har också en publik sida på Facebook som uppdateras i takt med de knappa resurser vi har.

Tidning – Vår medlemstidning FlygHorisont har under året utkommit med 3 nr.

Media:

- Rikstäckande media - Det är svårt att intressera rikspresen för våra frågor. De har en allmän negativ inställning till flyget och inte enbart till GA.
- Lokala media – Publicitet skapas regelmässigt kring en rad flygplatser och klubbar

Medlemsservice

Kansliansvarig Bertil Thörnberg har även under verksamhetsåret 2018, utan lönekostnad för föreningen, fortsatt skött föreningens kansli på ett alldeles lysande sätt. Bertil har ställt upp i flera frågor och hjälpt föreningen särskilt vad det gäller dess medlemsadministration, vilket åter med stor tacksamhet konstateras.

Vi tittar på ett nytt administrativt system. Detta kommer att medföra att hela kansliarbetet kan utföras på distans. Förhoppningsvis kan det införas under våren 2019.

Medlemsutveckling:

Publikationer

AOPA-Pilot distribueras numera endast till de (ca 47 %) av medlemmarna som tecknat "Premiumpaket". Genom ett specialavtal med AOPA-US har även AOPA-S premium medlemmar tillgång till AOPA-US kompletta hemsidoutbud.

Vår egen tidning Flyghorisont har utkommit med tre nummer under år 2018 och med redaktörskap av Jakob Söderberg. Tidskriften har rönt både uppskattning och respekt. Tidskriften sänds även ut till flygklubbar.

Vår hemsida www.aopa.se har under året regelbundet uppdaterats med föreningens korrespondens. Hemsidan har fått en högre tittarfrequens än föregående år. Här publiceras nyheter och information om utvecklingen av GA och vårt arbete.

AOPA-US kompletterar föreningens hemsidoutbud. Personligt kort med dennes lösenord sänds av AOPA-US ut till varje berättigad AOPA-S medlem.

Administrativa verktyg.

Vi har under några år använt ett administrativt verktyg kallat Fortnox, nu visar sig det att det inte riktigt presterade så bra mot de krav vi har. Vi tittar och har fått offert på ett system helt anpassat för föreningar. Fortnox är mer inriktad mot småföretagare och har många funktioner som inte är anpassade för en förening och gör det lite besvärligt att använda.

AOPA Funktionärer.

Under året har det tillkommit medlemmar som redan har gjort en stor insats för föreningen. Flera av dessa på det lokala planet, vilket är mycket positivt till den positiva publicering vi fått i vissa landsändor.

För AOPA-Sweden

Lennart Persson
ordförande

Max Hasselblatt
vice ordförande

Edor Boström
sekreterare

Jimmy Ahlgren
skattmästare

Lars Alsterkvist
ledamot nr 1

Niklas Larsson
ledamot nr 2

Fredrik Brandel
ledamot nr 3

Bengt Melkerson
ledamot nr 4

Andrew Gratton
ledamot nr 5

Bilaga: Årsredovisning för år 2018, inklusive förslag till budget för år 2019