

# AOPA-Sweden

Org. nr 802006-1233

## Verksamhetsberättelse för år 2017

Styrelsen för AOPA-Sweden lämnar härmed följande berättelse över verksamheten år 2016. Årsmötet hölls den 22 april 2017 i HFF 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>	16-18
Edor Boström	Vaxholm	Sekreterare	Relationer	17-19
Jimmy Ahlgren	Hova	Kassör	Skattmästare	16-18
Lars Alsterkvist	Väjern	Ledamot 1	Piloter o Ägare	17-19
Niklas Larsson	Sundbyberg	Ledamot 2	Piloter o Ägare	16-18
Fredrik Brandel	Stockholm	Ledamot 3	Juridiska frågor	17-19
Bengt Melkerson	Varberg	Ledamot 4	<i>Infrastruktur</i>	16-18
Andrew Gratton*	Stockholm	Ledamot 5	<i>Flygsäkerhet</i>	17-19

\* t o m oktober

#### Suppleanter valda på ett år i styrelsen har varit:

Erik Bodin	Linköping		Piloter o Ägare	17-18
Boris Haid	Älmhult			17-18
Nils-Erik Hahn	Färila		Bättre Villkor	17-18

#### 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		17-18
Bjarne Lundholm	Kungsängen			17-18

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

Stig Aggevall	Stockholm	sammankallande		17-18
Sten Svensson	Eslöv			17-18
Urban Bengtsson	Bollnäs			17-18

Styrelsen har under verksamhetsåret haft åtta protokollförda sammanträden.

Styrelsen har under året fortsatt att arbeta enligt arbetssättet, som presenterades för ett par år sedan. Det är ännu inte fullt implementerat. 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 2017 respektive 2016 och 2015

	2017	2016	2015
<b>Fysiska personer</b>			<b>Antal</b>
EK-Medlemmar	1	4	3
Hedersmedlemmar	3	3	3
Ordinarie medlem < 25 år	4	6	6
Ordinarie medlem 25-64 år	294	302	317
Ordinarie medlem 65-69 år	49	54	71
Ordinarie medlem 70+	121	139	132
Ständig medlem	5	6	6
Stödmedlem	23	18	21
<b>Summa Fysiska personer</b>	<b>500</b>	<b>532</b>	<b>559</b>
<b>Juridiska personer:</b>			<b>Antal:</b>
Företagsmedlemskap	0	1	1
Riksorganisationsmedlemskap	1	1	1
Lokalorganisationsmedlemskap	1	1	0
<b>Summa juridiska personer</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

Styrelsen har under året fortsatt att arbeta enligt arbetssättet, som presenterades för ett par år sedan. Det är ännu inte fullt implementerat. Jan var arkitekten bakom det nya arbetssättet och nu gäller det att fullfölja hans tankar. 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 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 vinst på 21.556 kr efter finansiella intäkter och kostnader. Styrelsen föreslår att resultatet balanseras i ny räkning och läggs till tidigare balanserade resultat på totalt 109.370 kr till totalt 130.926 kr i balanserade resultat.

Aopa är sedan 2016 klassad som en allmännyttig förening och på så vis skattebefriad och behöver därmed ej betala någon bolagsskatt, viss periodisering har gjort att kostnader som skulle varit med på 2016 års resultat har belastat årets resultat på 17.127 kr. Sammantaget så kan det konstateras att en intäktsminskning har skett med 108.297 kr samtidigt har kostnaderna på årsbasis minskat från 337.267 kr till 285.179 alltså en minskning med 52,088 kr.

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. Luftrumfrågor
2. Näringsdepartementets Luftfarts- resp. Strategiråd
3. Flygplatser
4. Underhållskrav och krav för luftvärdighet gällande allmänflygplan

**Luftrumfrågor:** Föreningen medverkar i ett projekt som startades under 2014 av 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 eller 2017.

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 2017 till två möten.

#### **Allmänflygsäkerhetsrådet.**

TSL arbetar med att ta fram nya målpreciseringar under det transportpolitiska hänsynsmålet 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 möten.

### **Tull- och Facilitationfrågor/ Luffartssäkerhet (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 2017 varit representerat vid, IAOPA-EUR möten i Wien och Madrid.

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**

Den viktigaste frågan AOPA-S har drivit är att få acceptans och förståelse på riksnivå för det internationella infrastruktursystemet – Allmänflyg. Mycket energi har därför lagts på att få regering, kommuner samt olika myndigheter och organisationer att se behovet och fördelarna med allmänflyg. Med detta som grund kommer arbetet att fortsätta med utformning och hantering av Sveriges flygplatser.

Ett arbete med att hitta vem som har samordningsansvaret för allmänflyget i Sverige. Detta samordningsansvar är väldigt viktigt att få till att fungera för att infrastruktursystemet allmänflyg 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. Ett flygplatsnätverk är under uppbyggnad i nära samarbete med Frivilliga Flygkåren (FFK). Exempel på myndigheter och organisationer som engagerats är Näringsdepartementet, 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 har Kommunerna, tillsammans med Länsstyrelsen och Landstinget sedan 2008 ett projekt för att skapa ny flygplatskapacitet för allmänflyget. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) som driver projektet har inte 2013 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 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, dvs äldre flygplan, x-klassat med mera. I tillägg har arbete inom EASA initierats som tycks gå i riktning att praktisk utbildning på PPL och LAPL-nivå ska kunna ske direkt av en flyginstruktör utan att denna är knuten till ett ATO. Inga konkreta regler är dock på plats inom detta område. EASA föreslog under slutet av 2015 ett förenklat skoltillstånd, DTO (Declared Training Organisation) för att befintliga RF (Registrerade Flygskolor) inte ska behöva göra en kostsam övergång till ATO-regelverket.

De första skolorna har nu också tillstånd för Teorikurser till EIR (Enroute IR) och kompetensbaserad IR. 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.

### **Flygoperativa och avgifts frågor (EASA)**

IAOPA bevakar avgifterna när det gäller EASA

AOPA-Sweden har inom ramen för EASA GA-roadmap föreslagit ett antal förenklingar.

- IFR till okontrollerade flygplatser
- Ändringar av EU/EASA regler vad gäller kostnadsbaserade avgifter.

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 och 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 farligare 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. EU har anslagit medel och de första flygplatserna har under året försetts med GPS-inflygningar. Under året har Bunge flygfält på Gotland och även Borås visat intresse för GPS-inflygningar. Under året har EGNOS-systemet godkänts för instrumentinflygningar med beslutshöjder ner till 200 fot.

## **Regeländringar, generellt**

TSL arbetar med EASA inom regelförenklingsprojektet GA Road Map. Vi önskar att denna positiva andra ska 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 Annex II. 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 2018.

## **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 var främst inriktat på den tyngre luftfarten. Det har under året inte förekommit några EKOSTYR möten sedan 2013. Däremot har en samverkansgrupp för miljöfrågor inrättats, ledes huvudsakligen av TSL, men alla intressenter kan kalla och leda. Senaste mötet var hösten 2014, men det förekommer mail-konversation.

## **Relationer**

### **Kommunikation och PR**

*Internet* - Arbetet med föreningens hemsida [www.aopa.se](http://www.aopa.se) har fortsatt även under 2017. Uppdateringar sker kontinuerligt. Föreningen har också en publik sida på Facebook som uppdateras i takt med utvecklingen i vårt arbete.

*Tidning* – Vår medlemstidning FlygHorisont har under året utkommit med 4 nr.

*Media:*

- Rikstäckande media - Det är svårt att intressera rikspressen 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 2017, 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 föreningens medlemsadministration, vilket åter med stor tacksamhet konstateras.

Föreningens nya administrativa system är infört. Detta medför att en hel del av kansliarbetet numera utförs på distans.

**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 4 nr 2017 under redaktörskap av Jakob Söderberg. Tidskriften har rönt både uppskattning och respekt. Tidskriften sänds även ut till flygklubbar.

Vår hemsida [www.aopa.se](http://www.aopa.se) har under året regelbundet uppdaterats med föreningens korrespondens. Hemsidan har fått en högre tittarfrekvens än föregående år. Här publiceras nyheter och information om utvecklingen av GA och vårt arbete.

AOPA-US kompletta hemsidoutbud. AOPA-US sänder ut ett personligt kort till varje berättigad AOPA-S medlem med dennes lösenord.

**Administrativa verktyg.**

Ett bra och ändamålsenligt administrativt verktyg för funktionärer är säkrat genom vårt införande av Fortnox.

**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 2017, inklusive förslag till budget för år 2018