

AOPA-Sweden

Org. nr 802006-1233

Verksamhetsberättelse för år 2012

Styrelsen för AOPA-Sweden lämnar härmed följande berättelse över verksamheten år 2012

Styrelse, revisorer och valberedning

Styrelsen har haft följande ledamöter och mandattider:

Namn:	Hemort	Befattning	Arbetsområden	Vald från-till årsmöte
Lennart Persson	Hässelby	Ordförande		11-13
Martin Antvik	Kallhäll	Vice ordförande	<i>Piloter o Ägare</i>	12-14
Edor Boström	Nacka	Sekreterare	Relationer	11-13
Kjell Björklund	Haninge	Kassör	Skattmästare	12-14
Mats Skröder	Älvsjö	Ledamot 1	<i>Infrastruktur</i>	11-13
Dan Åkerman	Älvsjö	Ledamot 2	Piloter o Ägare	12-14
Fredrik Brandel	Stockholm	Ledamot 3	Juridiska frågor	11-13
Bengt Eklund	Byxelkrok	Ledamot 4	Relationer	12-14
Jan Stridh	Reftele	Ledamot 5	<i>Relationer</i>	11-13

Suppleanter valda på ett år i styrelsen har varit:

Rolf Björkman	Hässelby	Bättre Villkor
Torgny Bramberg	Danderyd	<i>Bättre Villkor</i>
Andreas	Stockholm	Infrastruktur
Hindenburg		

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

Bjarne Lundholm	Järfälla	Relationer, <i>Hemsidan</i>
Lars Hjelmberg	Sollentuna	FAL/NASEC
Torgil Rosenberg	Täby	Relationer, <i>Flyghorisont</i>

Föreningens revisorer valda på ett år har varit:

Conny Hewrén	Åkersberga	Godkänd revisor
Per-Åke Malmgren	Norrtälje	Godkänd revisor

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

Joel Janlöv	Åkersberga	sammankallande
Sven Kindblom	Stockholm	
Jörgen Berglund	Stockholm	

Ekonomi

Föreningens ekonomiska status redovisas i bilagda resultat- och balansräkningar. Utfallet av verksamheten under året är en vinst på 9.98 kronor efter avskrivningar, räntor, dispositioner och skatt. Styrelsen föreslår att resultatet läggs samman med årets ingående balanserade kapital 106,224.28 kronor och att resulterande utgående kapital, 106,234.26 kronor, överförs i ny räkning.

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

Föreningen har under året erhållit ett arv av en framriden medlem på hela 116,106.39 kronor.

Styrelsens sammankomster

Föreningen har under verksamhetsåret haft 11 protokollförda styrelsemöten

Styrelsens arbetssätt

Styrelsen har under året infört ett nytt arbetssätt, vilket inte ännu är fullt implementerat. Tanken är att nedanstående arbetsområden bildar undergrupper och där vi försöker rekrytera medlemmar uti landet som kan bidra med insatser. Detta är en utveckling av de tidigare definierade fyra utskotten och inom vilka det mesta arbetet utfördes av ledamöterna var för sig eller tillsammans främst vid kontakter med myndigheter och skriftväxling med dessa. Styrelsen har vid flera tillfällen gjort regelbundna avstämningar i olika ärenden via telefon och e-post. De nya arbetsområdena är:

- Bättre villkor
- Infrastruktur
- Relationer
- Piloter och ägare

Ansvariga för dessa områden framgår ovan i tabellen över styrelsens sammansättning med namnen i kursiv stil i kolumnen "Arbetsområden". Årets verksamhetsberättelse är uppställd och rubricerad enligt det nya arbetssättet.

Verksamheten inom Arbetsområdena (Utskotten)

Bättre Villkor

Under år 2012 har ett antal ärenden som berör allmänflygets framtid behandlats inom föreningen. Nedan ges en kortfattad översikt. Dokumentation i anförda ärenden finns som regel tillgänglig hos handläggaren och arkiveras senare på kansliet. Fler dokument finns också tillgängliga på föreningens hemsida.

Myndigheter och politiker.

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

1. Transportstyrelsens (TSL)finansiering och avgifter.
2. Flygplatser i Stockholmsområdet
3. Underhållskrav och krav för luftvärdighet gällande allmänflygplan (se Piloter och Ägare/Flygtekniska Frågor))

2012 genomfördes det första steget av en omläggning av TSL:s finansiering. Effekten är kraftiga höjningar av nästan alla avgifter. AOPA har under året lagt stora resurser på att uppvakta Regeringen och Transportstyrelsen för att åstadkomma en ändring. Våra ansträngningar började under året att ge konkreta resultat. Bland annat har förändringens genomförande förskjutits och Näringsdepartementet utreder effekterna av den nya finansieringsformen.

Föreningen har träffat TSL:s ledning för att diskutera vår agenda med myndigheten. Representanter har också deltagit i TSL:s konsultationer med marknaden. AOPA ingår sedan inrättandet i High level group för översyn av det svensk-danska luftrummet.

Införandet av EASA:s regelverk i Sverige har medfört flera möten och skrivelser. Flera personer från föreningen har varit engagerade och arbetet fortsätter i några år framåt.

.

Föreningen har, för tredje året i rad, bidragit med underlag för en motion i riksdagen angående allmänflyget. Trafikutskottets yttrande över 2011 års motion bemöttes i ett personligt brev till utskottets ledamöter för att påverka kommande yttranden.

Allmänflygråd

AOPA-S har under året medverkat i Allmänflygrådets arbete.

Tull- och Facilitationfrågor/ Luftfartssäkerhet (security);

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

Den europeiska grenen av IAOPA-EUR har utsett Lars Hjelmberg att företräda IAOPA vid ECAC:s europeiska FAL-möten.

Internationellt arbete

Samtliga AOPA-S systerorganisationer inom AOPA i Europa bildar organisationen IAOPA-EUR. AOPA-S har under 2011 varit representerat vid IAOPAs världskongress i Kapstaden, Sydafrika, AOPA-US summit i Palm Springs, CA och IAOPA-EUR möten i London och Larnaca.

Ordföranden har deltagit i två EASA-grupper för utarbetande av ett nytt mekanikercertifikat för det "lätta" flyget, samt "Sterile Crew Compartment", vilken började med att förhindra "runway incursions", men under resans gång utvidgades. EASA bekostar alla rese- och uppehållskostnader, men tiden får man bjuda på.

Infrastruktur

Flygplatser

När det gäller flygplatsfrågor har AOPA-S fortsatt att arbeta för en större medvetenhet för att flygplatser måste vara öppna och tillgängliga för att allmänflygets unika fördelar skall kunna komma till nytta för företag och privatpersoner.

Brommafrågan har engagerat AOPA vid flera tillfällen under året. Från Stockholms stad kan attityden tolkas som "politisk beröringskräck" medan Swedavia agerar som monopolist och myndighet – nu i vinstmaximerande bolagsform. Visst intresse på departementsnivå för konsekvenserna av nuvarande ansvarsfördelning har börjat skönjas under året.

I Stockholm finns ännu inte någon konkret plan för ökad flygplatskapacitet.

Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har 2012 efter mer än fyra års arbete inte åstadkommit något alls. AOPA har upprätthållit kontakt med projektet för att påverka trots att det finns anledning att ifrågasätta hela projektets inriktning och strategi.

Även andra flygplatser har utsatts för hot och orimliga krav och AOPA har drivit dessa frågor tillsammans med lokala aktörer. Särskilt Varbergs flygplats har motiverat en större insats från föreningen. Miljööverdomstolens utslag mot kommunens plan för asfaltering är ett prejudikat som föreningen kan använda som avskräckande exempel i dialogen med politiker på riksplaneln för att skapa långsiktiga och hållbara förutsättningar för allmänflyget i Sverige.

Pilot och Ägare

Certifikatregler

Under november 2011 publicerades nya EU regler på certifikatområdet, förordning 1178/2011. De började gälla den 8 April 2012, men Transportstyrelsen valde att skjuta upp tillämpningen så att de nya reglerna inte börjar tillämpas förrän 8 april 2013.

Regleringen av så kallade "Annex II" flygplan har krävt ett stort engagemang från föreningen. AOPA-S strävar efter att det blir en så smidig och kostnadseffektiv lösning som möjligt. Efter kraftiga påtryckningar från oss om ytterligare kontakter i regelarbetet, deltog vi under årets slut i en referensgrupp vad gäller nya certifikatregler för de flygplan som ska regleras nationellt.

Arbetsgruppen påbörjade sitt arbete under slutet av 2012 med ett möte i Norrköping och vi försöker få TSL att lyssna på våra synpunkter och krav.

Flygmedicinska frågor

De nya certifikatbestämmelserna från EASA blev antagna sent under 2011, så där gäller samma sak som vad gäller certifikat enligt ovan.

Efter påstötningar från AOPA redogjorde transportstyrelsen under slutet av året för hur man tänker tillämpa de medicinska reglerna. Vad gäller Klass I och II har man för avsikt att införa ett datasystem som tycks onödigt krångligt. Vi är för förenklingar och att spara kostnader med hjälp av datasystem, men de läkare vi pratat med säger att det tar längre tid. Krav på utbildning på plats hos TSL för att lära sig TSL datasystem Empic. Vi protesterade och framhöll att datasystemet inte får öka kostnaderna.

LAPL medical har betydande förenklingar jämfört med klass I och II och låter allmänläkare göra undersökningar. En stor vinst för piloter på landsbygden. Även här valde TSL en oacceptabelt krånglig lösning som går långt utöver EU-kraven.

- Krav på utbildning på plats hos TSL för att lära sig TSL datasystem Empic (se även ovan).
- Krav på läkare med specialistkompetens, utan att eu-regelverket kräver det.
- Krav på att Flygläkare eller AMC ska skriva ut själva medical.

Flygoperativa frågor

TSL bjöd under hösten 2012 in till ett möte i Linköping på Malmen där så gott som hela allmänflygsverige var representerat. Det var ett bra möte och tillfälle till dialog som vi kämpat för länge, för att öka förståelsen för vår verksamhet.

Vi vill få en så smidig lösning som möjligt så att inte landets piloter ska få ett ännu krångligare regelsystem. Under december månad trädde Part SERA i kraft. EUs trafikregler. Dock har TSL genom opt-out skjutit upp införandet.

Den internationella och tekniska utvecklingen går snabbt framåt. Transportstyrelsen ägnar mycket tid åt att anpassa regelverket till Europa och ICAO standard, men har i lika stor utsträckning bortsett från teknikutvecklingen. Det är vår uppfattning att TSL tycks ha fullt upp med att anpassa sig till EU-regelverket samt att genomföra sin omorganisation.

Transportstyrelsen har en tung informationsuppgift att se till att förändringarna förs ut till dem som det berör. Givetvis skall AOPA-S också bidra.

I USA finns tusentals GPS-inflygningar, varav många med GPS/WAAS baserad glidbana och ofta beslutshöjder under 300 fot. Även i övriga Europa är GPS-inflygningar vanligt förekommande.

Det är dock upp till de enskilda flygplatserna att ansöka om inflygningsprocedurer, olyckligvis så är vårt byråkratiska system inte så flexibelt som det amerikanska, där man ersatte NDB-stationerna med GPS-koordinater utan att kontrollera dem på fältet. NDB var ju redan inmätta.

Regeländringar, generellt

AOPA har genom åren och vid besök, särskilt bett om att vara med tidigare i regelarbetet med TS, så att man kan undvika de misstag som gjorts under tidigare år, med helt realistiska regelförslag på remiss-bordet. Under 2012 har vi sett en klar förbättring och vi deltog under året i möten vad gäller operativa reglering. Nu räknar vi med att TSL verkligen också lyssnar på oss så att remisserna som går ut är bättre från början. Vi fortsätter bevaka frågan och arbeta mot myndigheten i frågan.

En viktig del av vår kritik som vi har framfört både till TSL och till Näringsdepartement, rör innehållet i de konsekvensutredningar som ska ligga till grund för nya regler. I bästa fall innehåller dessa utredningar några av konsekvenserna. Så gott som alltid saknas en total kostnad för införandet av den nya regeln, samt hur en efterkalkyl skall utföras. Viss förkalkylering syns numera i konsekvensutredningarna, men man räknar ytterst lite på alternativa lösningar. Den totala summan avseende kostnader och besparingar lyser fortfarande med sin frånvaro. Vi kommer även fortsatt att arbeta med att få TSL att göra ordentliga konsekvensanalyser, samt efterkalkyler i enlighet med gällande svensk rätt.

Bristen på samarbete mellan marknaden och myndigheten är påtaglig och riskerar i förlängningen flygsäkerhetsmässiga konsekvenser såväl som högre kostnader och därmed en minskad konkurrenskraft för flyget inom Sverige. Även EASA visar stora brister i dess konsekvensutredningar, vilka i bland dessutom kommer för sent att reagera på.

Vårt samarbete med de olika AOPA-föreningarna i övriga Europa och IAOPA drar vi nytta av. Särskilt när det gäller synpunkter på de nya EU-regelverken.

Vi kommer att bevaka nästa fas och fortsätta kämpa för att myndigheternas krav är relevanta för flygsäkerheten och kostnadseffektiva. Nya administrativa krav säger vi bestämt nej till.

Avgiftsfrågor

IAOPA har fortsatt bevaka kostnaderna och när det gäller EASAs avgifter har vi tillsammans med systerorganisationer i Europa gått samman och krävt att EASA sänker sina avgifter. AOPA har också arbetat gentemot Departement och Transportstyrelsen för att undvika föreslagna avgiftshöjningar, se ovan under Bättre Villkor...

Flygtekniska frågor

AOPA-S har under 2012 deltagit i tre möten i EASAs General Aviation Task Force. Resultatet har blivit en Notice of Proposed Amendment (NPA) med nummer 2012-17. Man kan utan överdrift säga att AOPA-S, som representant för IAOPA har fått ett mer eller mindre hundra procentigt gehör för sina åsikter om hur det tekniska underhållet ska se ut nu och i framtiden.

I korthet kan man säga att de europeiska underhållskraven kommer att bli mycket lika de som gäller i USA, landet där med en viss generalisering alla våra flygplan, motorer, propellrar och i stort sett allt övrigt är tillverkat.

I NPA 2012-17 föreslås dessa ändringar gälla ELA-1 (flygmaskiner upp till 1200 kg MTOW) fullt ut och till viss del ELA-2 (flygmaskiner upp till 2000 kg MTOW). Vårt mål är att även ELA-2 och om det är möjligt, ännu tyngre flygplan t o m 5700 kg kan omfattas av de nya reglerna.

AOPA-S har under året lyckats få EASA att påbörja återkallandet av EASA-AD 2006-0265, periodisk kontroll av höjdrapporterande transponderar.

AOPA-S har även deltagit i EASAs arbetsgrupp för att möjliggöra ett förenklat avionikteknikercertifikat gällande för ELA-1 och ELA-2.

Genom brevväxling med EASA har vi fått bekräftat att den tolkning av MA 302 (d) som Transportstyrelsen gör är felaktig, ex.vis att alla återkommande servicebulletiner är obligatoriska.

Vi har skrivit till TSL och begärt att AIR 3-2011 ska ändras men utan resultat.

Ärendet är anmält till Europakommissionen eftersom vi anser att TSL bryter mot den paragraf i Basic Regulation som ger EASA ensamrätt att utfärda obligatoriska underhållsinstruktioner.

Miljöfrågor

AOPA SWEDEN har medverkat i Naturvårdsverket, LFV och TSL miljøråd. Arbetet koncentreras kring frågor kring växthuseffekten, flygets inverkan och ekonomiska styrmedel att begränsa flygets miljöpåverkan. Arbetet inom rådet är främst inriktat på den tyngre luftfarten. Det har under året inte förekommit några EKOSTYR möten.

Relationer

Medlemsservice

Föreningen har under året lämnat Airways på Bromma flygplats för att hyra en lokal i fd Volvo Aeros gamla kontorsbyggnad vid Linta. Detta utgör föreningens kansli. Kansliet är normalt obemannat men med telefonsvarare och e-post som antingen direkt eller indirekt går till föreningens olika förtroendevalda och funktionärer.

Kansliansvarig Bertil Thörnberg har även under 2012, 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 med stor tacksamhet konstateras.

Medlemsutveckling – Fysiska medlemmar.

Arbetsgruppen inom Member Relations (MR) ansvarar för aktiviteter för ökad medlemsskara. Under 2012 har viss ökning uppnåtts genom att antalet "EK-Medlemmar" minskat samtidigt som totalt antal medlemmar är oförändrat. Vid inledningen av år 2012 hade AOPA-Sweden 578 medlemmar varav 21 temporära. Totalt antal medlemmar var vid slutet av 2012 fortfarande 578 st varav temporära medlemmar minskat till 10 st.

MR har under året arrangerat föreningens 50-års firande med ett uppskattat Fly-In på Ljungby Feringe Flygplats. Arrangemanget var mycket välbesökt. Upplägget med seminarier kombinerat med flygarrangemang fungerade utmärkt. Det hela genomfördes i samarbetet med Feringe Flygklubb.

Föredragskvällar i värvningssyfte har under året skett hos Hässlö Flygförening samt hos Varbergs Flygklubb.

Medlemsutveckling – Juridiska medlemmar.

Under 2012 fanns det 0 juridiska medlemmar (s.k. företagsmedlemmar) i föreningen. Ett faktum som utgör ett tomrum både ekonomiskt och resursmässigt. MR är medvetna om situationen, och planerar initiativ i frågan.

Publikationer

AOPA-Pilot distribueras numera endast till de (ca 65%) av medlemmarna som tecknat "Premiumpaket". Valmöjligheten har tagits emot positivt då alla inte läser Engelska. Genom ett specialavtal med AOPA-US har även AOPA-S premium medlemmar tillgång till AOPA-US kompletta hemsidoutbud. AOPA-US sänder ut ett personligt kort till varje berättigad AOPA-S medlem med dennes lösenord.

Vår egen tidning Flyghorisont har utkommit med 4 nr 2012 under redaktörskap av Torgil Rosenberg. Tidskriften har rönt både uppskattning och respekt. Tidskriften sänds även ut till flygklubbar och flygläkare. Torgil har därmed givit ut sitt sista nummer och en ny chefredaktör tar vid under 2012.

Vår hemsida 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 Funktionärer.

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

För AOPA-Sweden

Lennart Persson
ordförande

Martin Antvik
vice ordförande

Edor Boström
sekreterare

Kjell Björklund
skattmästare

Mats Skröder
ledamot nr 1

Dan Åkerman
ledamot nr 2

Fredrik Brandel
ledamot nr 3

Bengt Eklund
ledamot nr 4

Jan Stridh
ledamot nr 5

Bilaga: Balans- och resultaträkning för år 2012, inklusive förslag till budget för år 2013