

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2018/871**2019/EØS/8/19****av 14. juni 2018****om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud eller driftsbegrensninger i Unionen(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 4 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006⁽²⁾ ble listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, omhandlet i kapittel II i forordning (EF) nr. 2111/2005, opprettet.
- 2) I samsvar med artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005 har visse medlemsstater samt Det europeiske flysikkerhetsbyrå («EASA») oversendt Kommisjonen opplysninger som er relevante for ajourføringen av nevnte liste. Relevante opplysninger er også oversendt av tredjestater og internasjonale organisasjoner. På grunnlag av disse opplysningene bør listen ajourføres.
- 3) Kommisjonen har underrettet alle berørte luftfartsselskaper direkte eller gjennom myndighetene som har ansvar for regelverksbasert tilsyn med dem, om de vesentlige fakta og årsaker som ville bli lagt til grunn for en beslutning om å pålegge dem driftsforbud i Unionen eller endre vilkårene i et driftsforbud for et luftfartsselskap som er oppført på listen.
- 4) Kommisjonen har gitt berørte luftfartsselskaper mulighet til å gjennomgå dokumentene framlagt av medlemsstatene, inngi skriftlige merknader og gi Kommisjonen og komiteen nedsatt ved rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 («Flysikkerhetskomiteen»)⁽³⁾ en muntlig redegjørelse.
- 5) Kommisjonen har gitt Flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om de felles samrådene, innenfor rammen av forordning (EF) nr. 2111/2005 og kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006⁽⁴⁾, som pågår med vedkommende myndigheter og luftfartsselskaper i Afghanistan, Angola, Bolivia, Gambia, Indonesia, Libya, Nepal, Russland og Venezuela. Kommisjonen har også framlagt opplysninger for Flysikkerhetskomiteen om flysikkerhetssituasjonen i Ekvatorial-Guinea, Kasakhstan, India, Mauritania, Mosambik, Filippinene, Thailand, Ukraina og Zambia.
- 6) EASA har framlagt for Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen resultatene av tilsynsrapportanalysen utført av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart («ICAO») innenfor rammen av ICAOs program for sikkerhetstilsyn. I den forbindelse ble medlemsstatene oppfordret til å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i tredjestater der ICAO har påvist alvorlige sikkerhetsproblemer, eller der EASA har konkludert med betydelige svakheter i sikkerhetstilsynsordningen. I tillegg til de samrådene som Kommisjonen har gjennomført i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005, vil prioritering av inspeksjoner på bakken gjøre det mulig å framskaffe ytterligere opplysninger om sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i nevnte tredjestater.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 152 av 15.6.2018, s. 5, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 219/2018 av 26. oktober 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

(2) Kommisjonsforordning (EF) nr. 474/2006 av 22. mars 2006 om opprettelse av fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 14).

(3) Rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart (EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4).

(4) Kommisjonsforordning (EF) nr. 473/2006 av 22. mars 2006 om fastsettelse av gjennomføringsregler for fellesskapslisten omhandlet i kapittel II i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Fellesskapet (EUT L 84 av 23.3.2006, s. 8).

- 7) EASA har også underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om resultatene av analysen av inspeksjoner på bakken utført innenfor rammen av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer («SAFA») i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012⁽¹⁾.
- 8) I tillegg har EASA underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om faglige bistandsprosjekter som er gjennomført i tredjestater som berøres av tiltak eller overvåking i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005. EASA framla opplysninger om planer og anmodninger om ytterligere faglig bistand og samarbeid for å forbedre sivile luftfartsmyndigheters administrative og faglige kapasitet med sikte på å bidra til å løse saker der gjeldende internasjonale standarder for sivil luftfart ikke er oppfylt. Medlemsstatene ble oppfordret til å svare bilateralt på nevnte anmodninger og samordne med Kommisjonen og EASA. I den forbindelse understreket Kommisjonen nytten av å gi opplysninger til det internasjonale luftfartsmiljøet, særlig gjennom ICAOs SCAN-database (Safety Collaborative Assistance Network), om den faglige bistanden som Unionen og dens medlemsstater yter for å forbedre flysikkerheten verden over.
- 9) Eurocontrol har gitt Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen ajourførte opplysninger om status for SAFAs alarm-funksjon og framlagt aktuell statistikk over varselmeldinger for luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud.

Luftfartsselskaper i Unionen

- 10) Som følge av EASAs analyse av opplysninger fra inspeksjoner på bakken utført på luftfartøyer fra luftfartsselskaper i Unionen og fra standardiseringsinspeksjoner utført av EASA, samt særlige inspeksjoner og tilsyn utført av nasjonale luftfartsmyndigheter, har flere medlemsstater truffet visse tvangstiltak og underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om disse. Bulgaria har underrettet Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om tiltak som er truffet overfor luftfartsselskapet *Bulgaria Air*.
- 11) Medlemsstatene gjentok at de er villige til å treffe nødvendige tiltak dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer fordi luftfartsselskaper i Unionen ikke overholder gjeldende sikkerhetsstandarder.

Luftfartsselskaper fra Afghanistan

- 12) Den 13. februar 2018 ble det holdt faglige samråd mellom representanter for Kommisjonen, EASA, den sivile luftfartsmyndigheten i Den islamske republikk Afghanistan («ACAA») og luftfartsselskapet *Kam Air*, særlig om det gjeldende driftsforbudet som er pålagt alle luftfartsselskaper fra Afghanistan i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 13) På dette møtet framla ACAA opplysninger om framdriften i gjennomføringen av et forbedret sikkerhetstilsyn. I de senere årene har ACAA tilbakekalt eller midlertidig opphevet flere godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper («AOC»), flere luftfartøyer er blitt pålagt flygeforbud fordi de ikke anses som luftdyktige og strenge tiltak er truffet overfor flygebesetninger som ikke oppfyller internasjonale sikkerhetsstandarder. ACAA opplyste dessuten at alle luftfartsselskaper som er registrert i Afghanistan, har vært gjenstand for fornyet sertifisering i samsvar med internasjonale standarder. For tiden er det bare to luftfartsselskaper som har et gyldig AOC, *Kam Air* og *Ariana Afghan Airlines*. *Kam Air* fikk fornyet sertifisering i samsvar med den nye afghanske luftfartslovgivningen, og *Ariana Afghan Airlines* er i ferd med å få fornyet sertifisering. ACAA understreket at den i den grad det utfordrende operasjonelle miljøet tillater det, etter beste evne vil utføre sine internasjonale forpliktelser innenfor flysikkerhet.
- 14) ACAA har begynt å fylle ut de nettbaserte spørreskjemaene i forbindelse med ICAOs program for sikkerhetstilsyn (USOAP – CMA), men det ble ikke framlagt noen dokumentasjon på det. Den faste representanten for Afghanistan i ICAO forhandler med ICAO om at ICAO skal utføre en USOAP-inspeksjon så snart som mulig.
- 15) Luftfartsselskapet *Kam Air* ga en redegjørelse om selskapets utvikling og styringen av sikkerheten i selskapet. I september 2014 besluttet *Kam Airs* styre å revurdere strategien og de taktiske prosedyrene for sin virksomhet, for å være i fullt i samsvar med ACAAs nye regler og med internasjonale standarder og anbefalt praksis. Et program for overvåking av flygedata er innført, og selskapet er klar over driftsmessige risikoer. Sikkerhets- og kvalitetsstyrings-systemer er i ferd med å bli innført.

⁽¹⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1).

- 16) Kommissjonen anerkjenner ACAAs innsats og det faktum at ACAA har vist vilje til å samarbeide med Kommissjonen for å kunne framlegge ajourførte opplysninger om statusen for sine overvåkingsforpliktelser.
- 17) Kommissjonen merker seg imidlertid det kontinuerlig utfordrende operasjonelle miljøet i Afghanistan og de negative konsekvensene for ACAA med hensyn til dens evne til å ivareta sine sikkerhetstilsynsforpliktelser. Kommissjonen vil nøye overvåke resultatene av ICAOs planlagte USOAP-inspeksjon. På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger mener Kommissjonen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ikke bør endres, med unntak av de afghanske luftfartsselskapene *Afghan Jet International Airlines*, *Eastern Horizon Airlines* og *Safi Airways*, som har fått sitt AOC tilbakekalt og derfor ikke lenger må være oppført på listen.
- 18) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne luftfartsselskapene *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* og *Safi Airways* fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.

Luftfartsselskaper fra Angola

- 19) I november 2008⁽¹⁾ ble alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Angola, unntatt ett, underlagt fullt driftsforbud, hovedsakelig fordi vedkommende myndigheter med ansvar for tilsynet med luftfartsselskaper som er sertifisert i Angola («INAVIC»), har vist manglende evne til å gjennomføre og håndheve gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder. Et delvis unntak ble gjort for luftfartsselskapet *TAAG Angola Airlines*. *TAAG Angola Airlines* ble oppført i vedlegg B til forordning (EF) nr. 474/2006⁽²⁾, og fikk tillatelse til å fly til Unionen med en del av sin flåte.
- 20) ICAO gjennomførte et samordnet valideringsbesøk i Angola i mars 2017. På bakgrunn av resultatene av dette besøket kunngjorde ICAO at det alvorlige sikkerhetsproblemet i forbindelse med driften var blitt løst av vedkommende myndigheter i Angola.
- 21) Ved brev av 2. april 2018 underrettet vedkommende myndigheter i Angola Kommissjonen om framdriften i gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder og resultatene av det samordnede valideringsbesøket.
- 22) Kommissjonen anerkjenner INAVICs innsats og det faktum at INAVIC har forpliktet seg til å delta i samråd med Kommissjonen for å framlegge mer detaljerte opplysninger om de framskrittene som er gjort i sikkerhetstilsynet med de luftfartsselskapene INAVIC har ansvaret for.
- 23) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommissjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Angola.

Luftfartsselskaper fra Bolivia

- 24) Den 30. januar 2018 ble det holdt faglig samråd mellom representanter for Kommissjonen, EASA og en medlemsstat samt representanter på ledelsesnivå fra direktoratet for sivil luftfart i Bolivia («DGAC»).
- 25) Kommissjonen hadde anmodet DGAC om å framlegge en liste over dokumenter og over tiltak som skal vedtas. DGAC framla all nødvendig dokumentasjon i god tid, og EASA framla en analyse av denne dokumentasjonen. Den foreløpige konklusjonen var at framgangsmåtene er godt dokumentert, men at det ikke var mulig å vurdere om de faktisk var gjennomført korrekt. DGAC synes å være godt bemannet med hensyn til antall inspektører, men det er nødvendig med flere opplysninger for å kontrollere at riktig kompetanse er tilgjengelig for spesialiserte oppgaver.
- 26) For å få større innsikt i tilsynet med luftfartsoperasjoner anmodet Kommissjonen DGAC i Bolivia om å framlegge en detaljert oversikt over tilsyn og inspeksjoner som er planlagt i 2018, samt en oversikt over de tilsynene og inspeksjonene som ble utført i 2016 og 2017 på fem luftfartsselskaper som utfører persontransport i og utenfor rute.

⁽¹⁾ Kommissjonsforordning (EF) nr. 1131/2008 av 14. november 2008 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, betraktning 8–11 om Angola.

⁽²⁾ Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 619/2009 av 13. juli 2009 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, betraktning 54–62 om Angola, Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2016/963 av 16. juni 2016 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, betraktning 12–17 om Angola.

- 27) Denne tilleggsdokumentasjonen ble sendt til og mottatt av EASA. Konklusjonen er at det har skjedd en betydelig økning av andelen utførte inspeksjoner mellom 2016 og 2017. For luftfartsselskapet *Boliviana de Aviacion*, det eneste bolivianske luftfartsselskapet som flyr i Europa, er 88 % av de planlagte tiltakene gjennomført. DGAC i Bolivia opplyste at det for det inneværende året (2018) er innført risikobasert tilsyn. Det er anført at det for andre luftfartsselskaper er behov for ytterligere forbedringer, til tross for at en risikoanalyse er gjennomført.
- 28) Kommisjonen merker seg opplysningene fra DGCA i Bolivia. Kommisjonen mener at det på grunnlag av alle opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt av DGAC i Bolivia på det faglige samrådet 30. januar 2018, på dette tidspunktet ikke er grunn til å pålegge driftsforbud eller driftsbegrensninger på luftfartsselskaper som er sertifisert i Bolivia.
- 29) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Bolivia.
- 30) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Bolivia, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 31) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Gambia

- 32) I 2014 og 2015 viste SAFA-inspeksjoner av luftfartsselskapene *Aeolus Air Ltd.* og *SIPJ (G) Ltd.*, som begge innehar et AOC utstedt av den sivile luftfartsmyndigheten i Gambia (CAAG), alvorlige sikkerhetsmangler.
- 33) Den 24. juli 2015 sendte EASA et brev til CAAG med resultatene fra en inspeksjon på bakken hos *SIPJ (G) Ltd.* I det samme brevet underrettet EASA dessuten CAAG om at til tross for at det var inngitt reiseplaner i kategorien allmennflyging og flygebesetningene anga at de fløy innenfor rammen av statlige flyginger, var det dokumentasjon på at flygingene faktisk var av kommersiell art.
- 34) Videre undersøkelser avdekket at det berørte luftfartøyet var registrert i De forente stater. Når det gjelder dette luftfartøyet, kontaktet EASA de sivile luftfartsmyndighetene i De forente stater. EASA rettet også en formell henvendelse til gambiske myndigheter, men de har ikke svart. *SIPJ (G) Ltd.* ikke har søkt om en TCO-godkjenning.
- 35) En rekke SAFA-inspeksjoner av luftfartsselskapet *SIPJ (G) Ltd.* i 2016 avdekket ytterligere alvorlige mangler. I alle tilfeller ble flygingene angitt som allmennflyginger. Det var imidlertid indikasjoner på at flygingene var kommersielle, men angitt som allmennflyginger for å omgå de gjeldende ICAO-sikkerhetsstandardene og, nærmere bestemt, kravene om TCO-godkjenning i Unionens luftrom.
- 36) For å overvåke situasjonen nøye vil Kommisjonen innlede faglige samråd med myndighetene fra Gambia, i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 37) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere faktisk overholdelse av gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Gambia, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 38) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 39) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Gambia.

Luftfartsselskaper fra Indonesia

- 40) Fra 12. til 21. mars 2018 ble det gjennomført et EU-besøk med vurdering på stedet i Indonesia. Sakkyndige fra Kommisjonen, EASA og medlemsstatene deltok på dette besøket. EU-besøket med vurdering på stedet ble gjennomført hos generaldirektoratet for sivil luftfart i Indonesia («DGCA i Indonesia») og hos en rekke luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, nemlig *Batik Air*, for sammenligning med det forrige EU-besøket med vurdering på stedet i 2016, *Wings Air*, i det samme konsernet (Lion Group) som *Batik Air* og en viktig bruker av turbopropfly (ATR42/72), *Sriwijaya Air*, det største luftfartsselskapet som fortsatt er på listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, *TransNusa*, med en blandet flåte av turbojetfly og turbopropfly (alle er sertifisert i henhold til CASR-121), *Spirit Aviation Sentosa* og *Susi Air*, som begge er sertifisert i henhold til CASR-135, med kortdistanse- og charterflyginger. Vurderingen omfattet besøk i to fjerntliggende områder: en base for *TransNusa* i Kupang og *Susi Air*'s hovedkontor i Pangandaran.
- 41) Under EU-besøket på stedet ble det konstatert at DGCA ikke bare har opprettholdt sine resultater så langt, men også har gjort betydelige forbedringer på en rekke områder siden forrige besøk i 2016. Av særlig betydning er den stabiliteten som DGCA har oppnådd når det gjelder utarbeiding av nasjonale luftfartsbestemmelser og den modenheten som er vist når det gjelder å gjennomføre korrekt og effektivt tilsyn. Ved tidligere anledninger ble det konstatert at ulike reguleringsmodeller var vurdert eller vedtatt for at Indonesia skulle kunne påvise at ICAO-standardene var overholdt. Denne framgangsmåten førte til manglende klarhet. EU-gruppen gledet seg over DGCAs beslutning om å vedta en tydelig strategi for å følge ICAOs bestemmelser og på egen hånd utarbeide utkast til bestemmelser i samsvar med ICAOs endringer.
- 42) De sakkyndige kunne fastslå at overvåkingsvirksomheten, både tilsyn og inspeksjoner, fortsatt planlegges på årsbasis og at overvåkingsvirksomheten generelt utføres etter planen.
- 43) DGCA er i stand til å sikre tilstrekkelig personell i forhold til den nåværende størrelsen på og omfanget av den luftfartsindustrien det skal føres tilsyn med. Personellet har økt vesentlig siden 2016, og det er planer om å rekruttere flere personer. Alt personell som ble intervjuet, var kvalifiserte og kunnskapsrike. Programmene og planene for teoretisk opplæring ble ansett som egnede. Det ble imidlertid bemerket at inspektørene fortsatt trenger ytterligere praktisk opplæring når det gjelder rapportering, kontrolldybde, årsaksanalyse og utbedring av mangler.
- 44) DGCA i Indonesia var i stand til å vise at når det er nødvendig treffes tvangstiltak i form av skriftlige advarsler, midlertidige opphevinger, tilbakekallinger og økonomiske sanksjoner. Siden 2017 har det vært 4 tilbakekallinger, 11 midlertidige opphevinger og 21 skriftlige advarsler.
- 45) Lion Group består av seks luftfartsselskaper som er sertifisert i tre forskjellige stater og har en integrert strategi for virksomheten og for sikkerhets- og kvalitetsstyringen. Lion Group omfatter de to AOC-innehaverne *Batik Air* og *Wings Air* som er sertifisert i Indonesia. *Batik Air* ble besøkt allerede under EU-besøket med vurdering på stedet i 2016 og kunne da vise at det fortsatt har velfungerende sikkerhetssystemer og kvalitetssikrings- og kvalitetsstyrings-systemer. Luftfartsselskapet etterstreber ytterligere forbedringer. *Batik Air* har tatt hensyn til bemerkningene til EU-gruppen i 2016 og har innarbeidet ikke-obligatoriske forbedringer, særlig på området sikkerhetsrisikovurdering. *Wings Air* har profesjonelle besetninger og profesjonelt personell, og har innført systemer for å styre ulike deler av virksomheten. Ledelsen, både for det enkelte luftfartsselskap og på konsernnivå, mottar og handler i tråd med opplysninger om og analyser av sikkerhet og kvalitet. Ledelsen offentliggjør dessuten opplysningene og de korrigerende tiltakene gjennom både elektroniske og ikke-elektroniske interne publikasjoner.
- 46) *Sriwijaya Air* er det tredje største luftfartsselskapet i Indonesia. Det har et veletablert sikkerhetsstyringssystem. Den øverste ledelsen som ble intervjuet, har god forståelse av de relevante spørsmålene og god kjennskap til de systemene som brukes til sikkerhetsstyring og kontroll av flyge- og bakkevirksomhet. I tillegg til de obligatoriske blodtrykks- og alkoholtestene i begynnelsen av hver tjenesteperiode (både for flygebesetning og kabinbesetning) har *Sriwijaya Air* som ledd i sin virksomhetspolitikk innført et program med stikkprøvebaserte narkotikatester. Kvalitetsstyringssystemet er ennå i oppstartsfasen, ettersom det først ble tatt i bruk i fjor. Alt personell i kvalitetsdirektoratet er kvalifiserte inspektører. *Sriwijaya Air* kan forbedre seg på området sikring av kontinuerlig luftdyktighet slik at det enkelt kan innhentes informasjon om vedlikeholdsprogrammet for alle luftfartøyene oppfyller kravene.
- 47) *TransNusa* er et lite innenlandsk luftfartsselskap. Kontrollen av luftdyktighet og av operasjonene ble funnet tilfredsstillende. Luftfartsselskapet har utviklet et velfungerende sikkerhetsstyringssystem og bruker på frivillig grunnlag et program for overvåking og analyse av flygedata. Det var dokumentasjon på et kvalitetsstyringssystem, som med fordel kunne forbedres ytterligere. Anleggene for linjevedlikehold i Kupang var egnet til den aktuelle driften. Alt i alt var vurderingen at *TransNusa* overholder gjeldende standarder.

- 48) *Spirit Aviation Sentosa* er et luftfartsselskap som nylig er blitt sertifisert, og et av de mindre luftfartsselskapene i Indonesia med et CASR-135-AOC. Selv om kontoret ligger på Jakarta, foregår operasjonene hovedsakelig i land-distriktene i Papua. Sikkerhetsstyringssystemet er velutviklet. På området luftfartsoperasjoner ble organisasjonen funnet tilfredsstillende. Området kontinuerlig luftdyktighet trenger forbedring.
- 49) *Susi Air* er et luftfartsselskap som er sertifisert i henhold til CASR-135, som hovedsakelig driver en flåte av typen Cessna Grand Caravan. Det har innført et sikkerhetsstyringssystem. Klassifisering av tilfeller, identifisering av de viktigste risikoene og håndtering av endringer gjøres manuelt basert på ulike datakilder som ikke er standardisert. Arbeidsbyrden synes å være for stor for antallet personer som arbeider innenfor sikkerhetsstyringssystemet. Det er behov for mer spesialisert personell og egnede verktøyer, særlig dersom flåten øker som forventet. EU-gruppen merket seg selskapets solide bemanningssystem og den høye standarden på flygeropplæringen. Når det gjelder vedlikehold, er selskapet veletablert og velutstyrt slik at det er i stand til å støtte vedlikeholdsarbeid i fjerntliggende områder. Med unntak av vedlikehold ble det konstatert at selskapet har behov for mer personell på andre områder.
- 50) Generelt merket EU-gruppen seg at samtlige besøkte luftfartsselskaper synes å ha et rapporteringssystem uten elementer av straff.
- 51) Under besøkene hos luftfartsselskapene var, når det gjelder deres sikkerhetsstyringssystem, antikollisjonssystem – instruks om manøver (TCAS og RA) og ikke-presisjonsinnflyginger oppført blant de fem største risikoene. Det er undersøkelser som viser at det er betydelig færre forekomster av disse hendelsestypene ved bruk av ytelsesbasert navigasjon (PBN). DGCA i Indonesia har ansvaret for godkjenning av utforming av PBN-prosedyrer. På bakgrunn av de påviste fem største risikoene anbefales det sterkt at myndigheten fremmer bruk av PBN. For dette formål bør DGCA samarbeide med alle berørte parter (f.eks. luftfartsselskaper, ytere av flysikringstjenester, lufthavner) om å fremme bruk av PBN og utarbeide et fornuftig veikart som omfatter nødvendig samarbeid og opplæring.
- 52) DGCA i Indonesia og luftfartsselskapene *Sriwijaya Air*, *Wings Air* og *Susi Air* ble hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen 30. mai 2018. DGCA i Indonesia redegjorde for sin nåværende organisasjonsstruktur og framla også nærmere opplysninger om arbeidsstyrken knyttet til direktoratet for luftdyktighet og luftfartøyperasjoner, om de stadig økende budsjettmidlene som er tilgjengelige for sikkerhetstilsynsoppgaver og opplæring av inspektører samt om flytting til nye moderne anlegg. DGCA i Indonesia framla nærmere opplysninger om resultatene fra ICAOs siste samordnede valideringsbesøk utført i oktober 2017 som tyder på en effektiv gjennomføringsprosent på 80,34 %. DGCA i Indonesia framla opplysninger om status for og planlegging av gjennomføringen av ytelsesbasert navigasjon i 2017 og 2018, som viste at et betydelig antall lufthavner til slutt vil ha PBN-prosedyrer. DGCA i Indonesia ga et sammendrag av de korrigerende tiltakene som er vedtatt som følge av de sakkyndiges observasjoner under EU-besøket med vurdering på stedet i 2018. Et forbedringsprogram er utarbeidet på grunnlag av EU-besøket med vurdering på stedet og valideringsbesøket i 2018.
- 53) Under høringen påtok DGCA i Indonesia seg å holde Kommisjonen underrettet om tiltakene som treffes med hensyn til ICAOs samordnede valideringsbesøk i Indonesia og til de gjenstående observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i 2018. DGCA i Indonesia har dessuten forpliktet seg til en kontinuerlig sikkerhetsdialog, gjennom framlegging av relevante sikkerhetsopplysninger og gjennom ytterligere møter dersom og når Kommisjonen mener at det er nødvendig.
- 54) *Sriwijaya Air* inngår i *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* framla planer om utvidelse av flåten fra dagens 37 luftfartøyer til 42 luftfartøyer i 2021, opplysninger om rekrutteringen av flygere og en beskrivelse av områdene operasjoner, opplæring og vedlikehold. *Sriwijaya Air* framla opplysninger om sitt sikkerhetsstyringssystem, program for analyse av flygedata og sine sikkerhetsytelsesindikatorer. Selskapet orienterte også om tilsynsvirksomheten som DGCA i Indonesia har utført hos *Sriwijaya Air* i 2017 samt om status for mangler som ble påvist fra denne virksomheten, som alle er utbedret. *Sriwijaya Air* redegjorde for planen for korrigerende tiltak som ble utarbeidet på grunnlag av observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i 2018.
- 55) *Wing Air* redegjorde for sikkerhetsstyringssystemet oppbygning og virkemåte samt for de prosessene som er innført for å garantere sikre operasjoner. Under høringen underrettet *Wings Air* også Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen om de korrigerende tiltakene som ble utarbeidet på grunnlag av de observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i 2018. Planen inneholder korrigerende tiltak basert på en årsaksanalyse av disse observasjonene. *Wings Air* informerte dessuten om sin utredning av en nylig inntruffet kollisjon på bakken der et av deres luftfartøyer var innblandet, samt de sikkerhetstiltakene *Wings Air* traff umiddelbart etter ulykken.

- 56) *Susi Air* presenterte sin organisasjon, type virksomhet og sin mangfoldige arbeidsstyrke og framla nærmere opplysninger om rekrutteringsprosessen for flygere, også opplæringen som gis gjennom selskapets opplæringscenter. *Susi Air* framhevet den krevende kvalifiseringsprosessen, beskrev selskapets prosedyrer og retningslinjer som er vedtatt for å garantere sikre flyginger i fjerntliggende områder i Papua, og framla nærmere opplysninger om vedlikehold og drift. Innføringen av e-SMS gjør øyeblikkelig rapportering av hendelser enklere, noe som bidrar til en god sikkerhetskultur. *Susi Air* orienterte om tilsynsvirksomheten som DGCA i Indonesia har utført hos *Susi Air* i 2017 samt om status for mangler som ble påvist ved denne tilsynsvirksomheten, som alle er utbedret. *Susi Air* framla planen for korrigerende tiltak som ble utarbeidet på grunnlag av observasjonene som ble gjort under EU-besøket med vurdering på stedet i 2018.
- 57) Kommisjonen merker seg med tilfredshet at DGCA Indonesia som reaksjon på de ulykkene som har inntruffet i de senere årene, har definert fem prioriterte områder for flere tiltak, utarbeidet hensiktsmessige risikoreducerende tiltak og har underrettet alle indonesiske luftfartsselskaper om dette. Disse prioriterte områdene omfatter utforkjøring fra rullebanen. I den forbindelse oppfordrer Kommisjonen DGCA Indonesia til systematisk å foreta en årsaksanalyse når alvorlige hendelser eller ulykker skjer, og for å sikre at alle indonesiske luftfartsselskaper gjøre det samme.
- 58) Kommisjonen merker seg med tilfredshet handlingsplanen for å framskynde innføringen av PBN-kapasitet som DGCA Indonesia har utarbeidet, i tråd med anbefalingene i Unionen sikkerhetsvurderingsrapport, og understreker viktigheten av at denne handlingsplanen anvendes effektivt.
- 59) Kommisjonen merker seg DGCA Indonesias vilje til å fortsette den nåværende praksisen med å ta imot utenlandske sakkyndige i direktoratet for luftdyktighet og luftfartøyoperasjoner, for å veilede inspektørene i retning av stadig mer effektive inspeksjoner av den indonesiske luftfartsindustrien, og DGCAAs vilje til å investere i slike veiledning.
- 60) Kommisjonen understreker at det er av avgjørende betydning at indonesiske myndigheter sikrer at DGCA Indonesia fortsatt har tilstrekkelige ressurser til å føre tilsyn med og ivareta Indonesias omfattende luftfartsindustri på en effektiv måte, særlig i lys av den forventede veksten. Kommisjonen merker seg den indonesiske regjeringens engasjement i denne forbindelse.
- 61) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder resultatene av EU-besøket med vurdering på stedet i mars 2018 og høringen i Flysikkerhetskomiteen, er vurderingen at det er tilstrekkelig dokumentasjon på at gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder og anbefalt praksis overholdes av DGCA Indonesia og luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia.
- 62) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, bør endres ved å fjerne alle luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, fra vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006.
- 63) Medlemsstatene bør fortsette å kontrollere den faktiske overholdelsen av de gjeldende internasjonale sikkerhetsstandardene ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Indonesia, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 64) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Libya

- 65) Den 20. april 2018 ble det holdt faglig samråd mellom representanter for Kommisjonen, EASA, en medlemsstat og den sivile luftfartsmyndigheten i Libya («LYCAA»).
- 66) På dette samrådet framla LYCAA ajourførte opplysninger om framdriften i gjennomføringen av ICAOs plan for korrigerende tiltak på områder der LYCAA søker faglig bistand og et veikart for å heve EU-forbudet. LYCAA gjentok sin vilje til å utføre sine internasjonale forpliktelser i forbindelse med flysikkerhet. LYCAA informerte om at det er arbeidet målrettet med dette og at situasjonen er vesentlig forbedret.
- 67) Kommisjonen anerkjenner LYCAAs innsats og det faktum at LYCAA har vist vilje til å samarbeide med Kommisjonen for å kunne framlegge ajourførte opplysninger om statusen for sine overvåkingsforpliktelser. LYCAAs presentasjon inneholdt imidlertid bare begrensede opplysninger som heller ikke var tilstrekkelig detaljerte. Det operasjonelle miljøet i Libya er dessuten fortsatt svært utfordrende. Den 30. april 2018 sendte Kommisjonen et brev til LYCAA og ba om ytterligere tekniske opplysninger.

- 68) ICAOs forrige tilsyn fant sted i 2007, og den faktiske gjennomføringsprosenten var på 28,86. LYCAA arbeider med planen for korrigerende tiltak. Kommisjonen anbefaler Libya å være vert for en ICAO USOAP-inspeksjon, som et viktig steg mot å løfte det gjeldende driftsforbudet som er pålagt libyske luftfartsselskaper. I tillegg vil det være viktig at driftsmessige problemer som skyldes den utfordrende sikkerhetssituasjonen, løses på en tilfredsstillende måte. Kommisjonen anbefaler derfor LYCAA å konsentrere seg om å få fastsatt en USOAP-inspeksjon av ICAO. I mellomtiden kan verdifulle sikkerhetsopplysninger innhentes fra utenlandske luftfartsselskaper som eventuelt beslutter å gjenoppta sine flyginger til Libya.
- 69) På grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder opplysninger framlagt av LYCAA på fagmøtet 20. april 2018, mener Kommisjonen at listen over luftfartsselskaper fra Libya som er underlagt driftsforbud i Unionen, ikke bør endres.
- 70) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre EU-listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Libya.

Luftfartsselskaper fra Nepal

- 71) Den 19. januar 2018 ble det holdt et fagmøte mellom representanter for Kommisjonen, EASA, en medlemsstat og den sivile luftfartsmyndigheten i Nepal («CAAN»). CAAN ble invitert til Brussel for å oppdatere Kommisjonen om den forbedrede gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder i Nepals luftfartssystem.
- 72) Forrige gang Kommisjonen organiserte et møte med CAAN var i november 2014. I februar 2014 ble det foretatt et EU-besøk med vurdering på stedet, som bekreftet den lave gjennomføringsgraden av internasjonale sikkerhetsstandarder. I samsvar med sluttrapporten fra EU-besøket med vurdering på stedet i februar 2014 ble det gjort en rekke observasjoner med hensyn til CAANs bestemmelser, framgangsmåter og praksis for CAAN når det gjelder sertifisering av personell.
- 73) På møtet 19. januar 2018 framla CAAN opplysninger om tiltak som er truffet for å utarbeide en nasjonal rettslig ramme i samsvar med internasjonale sikkerhetsstandarder og å forbedre sikkerhetstilsynsordningen i Nepal, herunder tiltak for å forebygge ulykker. Kommisjonen anmodet på møtet om flere opplysninger fra CAAN.
- 74) Ved brev av 2. mars 2018 framla CAAN for Kommisjonen dokumentasjon på det arbeidet som er utført for å etterkomme observasjonene som ble gjort på EU-besøket med vurdering på stedet i februar 2014.
- 75) CAAN framla også opplysninger om blant annet den årlige planen for overvåking og lovbestemt tilsyn for 2017, det foreslåtte sikkerhetstilsynsprogrammet for 2018, en sjekklister for analysen av mangler i det statlige sikkerhetsprogrammet, den statlige sikkerhetspolitikken og en status for gjennomføringen av sikkerhetsstyringssystemet for nepalske luftfartsselskaper.
- 76) På grunnlag av tilgjengelige opplysninger framgår det at CAAN har gjort visse framskritt med hensyn til gjennomføringen av internasjonale sikkerhetsstandarder. Det er imidlertid for tiden ikke nok dokumentasjon som berettiger en lemping på driftsbegrensningene som er pålagt luftfartsselskaper fra Nepal. De påståtte forbedringene må kontrolleres før en velbegrunnet beslutning om en eventuell oppheving av forbudet mot luftfartsselskaper fra Nepal, kan treffes. I denne sammenheng kan et EU-besøk med vurdering på stedet i Nepal kan overveies.
- 77) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er Kommisjonens vurdering derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Nepal.

Luftfartsselskaper fra Russland

- 78) Kommisjonen, EASA og vedkommende myndigheter i medlemsstatene har i den senere tid fortsatt å følge nøye med på sikkerhetsnivået hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland og har flyginger til Unionen, herunder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av visse russiske luftfartsselskaper i samsvar med forordning (EU) nr. 965/2012.

- 79) Den 26. april 2018 hadde representanter fra Kommisjonen, EASA og en medlemsstat møte med representanter fra vedkommende myndigheter i Den russiske føderasjon (FATA). Formålet med dette møtet var å gjennomgå sikkerhetsnivået hos russiske luftfartsselskaper på grunnlag av rapporter om SAFAs inspeksjoner på bakken i tidsrommet mellom 9. april 2017 og 8. april 2018, og identifisere saker som krever særlig oppmerksomhet. Dette møtet ble også brukt til å gi Kommisjonen mulighet til å bli informert om de særlige sikkerhetstiltakene som FATA treffer i forbindelse med VM i fotball 2018.
- 80) På møtet gjennomgikk Kommisjonen SAFA-resultatene grundigere for ni luftfartsselskaper sertifisert i Russland. Selv om ingen sikkerhetsproblemer ble påvist på grunnlag av inspeksjonene på bakken, informerte FATA Kommisjonen om sikkerhetstilsynet med disse luftfartsselskapene og om tvangstiltak mot to av disse luftfartsselskapene.
- 81) Når det gjelder VM i fotball 2018 informerte FATA Kommisjonen om ytterligere tiltak som er truffet for å sikre flysikkerheten i den anledning.
- 82) På grunnlag av opplysningene som foreligger, herunder opplysninger framlagt av FATA i forbindelse med det faglige samrådet 26. april 2018, er vurderingen at FATA verken mangler evne eller vilje til å utbedre sikkerhetsmangler hos luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland. Av den grunn konkluderte Kommisjonen med at det ikke var nødvendig med en høring i Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen av russiske luftfartsmyndigheter eller av luftfartsselskaper som er sertifisert i Russland.
- 83) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, ved å føre opp luftfartsselskaper fra Russland.
- 84) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere at luftfartsselskaper fra Russland faktisk overholder internasjonale sikkerhetsstandarder, ved å prioritere inspeksjoner på bakken i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012. Dersom disse inspeksjonene peker mot en overhengende sikkerhetsrisiko som følge av manglende overholdelse av gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommisjonen være tvunget til å treffe tiltak mot luftfartsselskaper fra Russland i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.

Luftfartsselskaper fra Venezuela

- 85) Den 6. mars 2017 søkte luftfartsselskapet *Avior Airlines*, som er sertifisert i Venezuela, EASA om en TCO-godkjenning. EASA vurderte søknaden og konkluderte med at ytterligere vurdering ikke ville føre til utstedelse av en TCO-godkjenning til *Avior Airlines*, og at selskapet ikke oppfyller de gjeldende kravene i forordning (EU) nr. 452/2014. Den 4. oktober 2017 avslo derfor EASA TCO-søknaden fra *Avior Airlines* av sikkerhetsmessige årsaker.
- 86) Den 14. November 2017 ble både den sivile luftfartsmyndigheten i Venezuela ("INAC") og *Avior Airlines* hørt av Kommisjonen og Flysikkerhetskomiteen i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 87) Det framgår av de opplysningene som var tilgjengelige på tidspunktet for høringen, som bygger på EASAs vurdering med henblikk på en TCO-godkjenning, inspeksjoner på bakken utført av medlemsstatene og opplysningene framlagt av INAC og *Avior Airlines*, at INAC bør videreutvikle sin inspeksjonskapasitet når det gjelder de luftfartsselskapene den er ansvarlig for, og at *Avior Airlines* ikke var i stand til å utbedre sine sikkerhetsmangler
- 88) Listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen ble derfor endret og luftfartsselskapet *Avior Airlines* ble oppført i vedlegg A til forordning (EF) nr. 474/2006⁽¹⁾.
- 89) Det framgår av de opplysningene som foreligger, som bygger på resultatene fra SAFAs inspeksjon, at det foreligger bevis på alvorlige sikkerhetsmangler hos *Avior Airlines*. Verken *Avior Airlines* eller INAC er i stand til å utbedre disse sikkerhetsmanglene, noe som blant annet framkommer av de uhensiktsmessige og utilstrekkelige handlingsplanene for korrigerende tiltak som *Avior Airlines* har framlagt som svar på de manglene som ble påvist i SAFA-inspeksjonene, og av det faktum at det gjennomsnittlige antallet SAFA-merknader om luftfartøyselskaper fra Venezuela har økt siden oktober 2017.

⁽¹⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EF) nr. 787/2007 av 4. juli 2007 om endring av forordning (EF) nr. 474/2006 med hensyn til listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, betraktning 70–81 om Venezuela.

- 90) For å overvåke situasjonen nøye vil Kommissjonen innlede faglige samråd med myndighetene fra Venezuela, i samsvar med artikkel 3 nr. 2 i forordning (EF) nr. 473/2006.
- 91) Medlemsstatene skal fortsette å kontrollere faktisk overholdelse av gjeldende internasjonale sikkerhetsstandarder ved å prioritere inspeksjoner på bakken av luftfartsselskaper som er sertifisert i Venezuela, i henhold til forordning (EU) nr. 965/2012.
- 92) Dersom relevante sikkerhetsopplysninger skulle tyde på at det foreligger overhengende sikkerhetsrisikoer som følge av manglende overholdelse av internasjonale sikkerhetsstandarder, kan Kommissjonen måtte treffe ytterligere tiltak i samsvar med forordning (EF) nr. 2111/2005.
- 93) I samsvar med de felles kriteriene fastsatt i vedlegget til forordning (EF) nr. 2111/2005 er vurderingen derfor at det på dette tidspunktet ikke er grunn til å endre listen over luftfartsselskaper som er underlagt driftsforbud i Unionen, når det gjelder luftfartsselskaper fra Venezuela.
- 94) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen.
- 95) Forordning (EF) nr. 474/2006 bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 474/2006 gjøres følgende endringer:

- 1) Vedlegg A erstattes med teksten i vedlegg I til denne forordning.
- 2) Vedlegg B erstattes med teksten i vedlegg II til denne forordning.

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 14. juni 2018.

For Kommissjonen
på vegne av presidenten
Violeta BULC
medlem av Kommissjonen

[Vedlegget er kunngjort i EUT L 152 av 15.6.2018, s. 15–21.]